This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

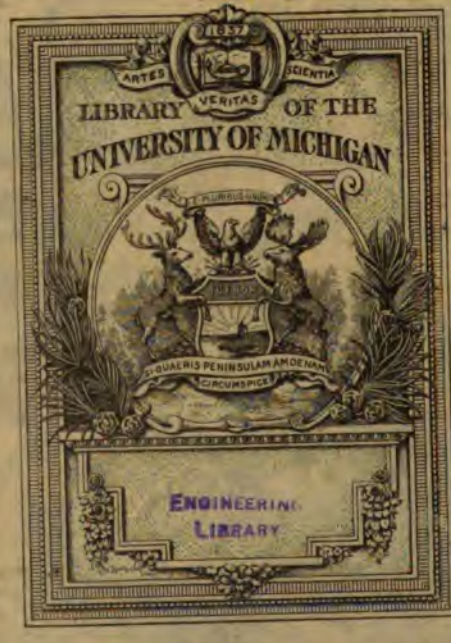
+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`



ENGINEERING
LIBRARY

~~ENGINEERING LIBRARY~~

TA
2
.A6
no.64
pt.2

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

—

7e SÉRIE

TOME IV

—

1894

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

MÉMOIRES ET DOCUMENTS

RELATIFS

A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

7e SÉRIE

TOME IV

1894

PARIS

Vve Ch. DUNOD & P. VICQ, ÉDITEURS

LIBRAIRES DES CORPS NATIONAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES, DES MINES ET DES TÉLÉGRAPHES

49, Quai des Grands-Augustins, 49

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS

(N° 1)

[26 décembre 1893]

Loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique du chemin de fer de Felletin à Ussel.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Felletin à Ussel par ou près le Mas-d'Artige, la Courtine, Saint-Rémy et Lignareix.

En conséquence, la concession de ce chemin de fer faite à titre éventuel à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans par la loi du 20 mars 1893, est déclarée définitive, dans les conditions de la convention du 17 juin 1892, approuvée par ladite loi.

Art. 2. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général

153280

de la Creuse, dans ses délibérations du 8 septembre 1881 et du 13 avril 1893, de payer à l'État une subvention égale au quart de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement, sur le territoire du département, de la ligne désignée à l'article 1er.

Il est pris également acte de l'offre faite par le conseil général de la Corrèze, dans ses délibérations du 27 avril 1881 et du 12 avril 1893, de payer à l'État une subvention de 3.000 francs par kilomètre pour l'établissement de la même ligne sur le territoire de ce département.

Viendra en déduction des dépenses à la charge de l'État le montant des subventions soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

. . . . . .

DÉCRETS

(N° 2)

[5 juin 1893]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 70, dans la côte de Billon, sur le territoire et à l'entrée de Lavoncourt (Haute-Saône), suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges et une teinte rose sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 12 mars 1892, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours. Elle sera remise à la commune de Lavoncourt pour recevoir l'affectation spécifiée dans la délibération du conseil municipal de cette commune, en date du 2 mars 1893 ;

2° La dépense, évaluée à 28.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales ;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

de la Creuse, dans ses délibérations du 8 septembre 1881 et du 13 avril 1893, de payer à l'État une subvention égale au quart de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement, sur le territoire du département, de la ligne désignée à l'article 1er.

Il est pris également acte de l'offre faite par le conseil général de la Corrèze, dans ses délibérations du 27 avril 1881 et du 12 avril 1893, de payer à l'État une subvention de 3.000 francs par kilomètre pour l'établissement de la même ligne sur le territoire de ce département.

Viendra en déduction des dépenses à la charge de l'État le montant des subventions soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

. . . . . .

DÉCRETS

(N° 2)

[5 juin 1893]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 70, dans la côte de Billon, sur le territoire et à l'entrée de Lavoncourt (Haute-Saône), suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges et une teinte rose sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 12 mars 1892, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours. Elle sera remise à la commune de Lavoncourt pour recevoir l'affectation spécifiée dans la délibération du conseil municipal de cette commune, en date du 2 mars 1893 ;

2° La dépense, évaluée à 28.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales ;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 3)

[22 juin 1893]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la société générale des chemins de fer économiques pour l'aménagement de la halte de Laumoy, sur la ligne de Châteaumeillant à la Guerche, en vue de l'ouverture de ladite halte au service de la petite vitesse par wagons complets.

La dépense résultant de l'exécution desdits travaux sera imputée sur le compte de 2.000.000 de francs prévu au paragraphe 2 de l'article 3 de la convention du 13 juillet 1885, approuvée par la loi du 11 septembre suivant, pour installations complémentaires de toute nature, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte, et sans qu'elles puissent dépasser 7.948f,58, y compris 12 p. 100 pour frais généraux et intérêts.

(N° 4)

[23 juin 1893]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien, sur la ligne des Ouled-Ramoun à Aïn-Beïda, conformément aux projets suivants, présentés le 14 janvier 1893 :

I. Projet de construction d'une maisonnette pour le chef de dépôt à Aïn-Beïda, d'agrandissement de la remise des machines de cette gare et d'installation d'une voie en cul-de-sac à Sigus, avec un détail estimatif montant à 29.680 francs, y compris un demi p. 100 pour frais généraux et intérêts.

II. Projet d'acquisition de deux locomotives évaluée à 40.000 fr. chacune, soit 80.000 francs pour les deux ;

Les dépenses résultant de l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 935.000 francs ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 20 juin 1885, approuvée par la loi du 7 août suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 5)

[26 juin 1893]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement des installations de la petite vitesse à la gare de Plombières (ligne de Paris à Lyon), conformément aux dispositions du plan général présenté par la compagnie, le 7 octobre 1892, lequel plan restera annexé au présent décret ;

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas terminées dans un délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret ;

4° Les terrains acquis seront incorporés à la concession des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

(N° 6)

[29 juin 1893]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont autorisés les travaux de construction d'un mur de quai au port de Dahouët (Côtes-du-Nord) et de curage dudit port, con-

formément aux dispositions du projet dressé par les ingénieurs, à la date des 20 avril, 2 mai 1885, 20-22 décembre 1886 ;

2° La dépense, évaluée à 93.000 francs, sera imputée, jusqu'à concurrence de 68.000 francs, sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du département des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes ;

3° Il est pris acte de l'offre faite par la chambre de commerce de Saint-Brieuc, suivant délibération en date du 9 février 1891, de contribuer à la dépense pour une somme de 25.000 francs.

(N° 7)

[5 juillet 1893]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est autorisée l'exécution des travaux nécessaires pour la consolidation et l'extension des ouvrages de défense de la pointe de Grave, conformément aux dispositions du projet dressé, à la date du 30 avril 1892, par les ingénieurs du service maritime de la Gironde et aux avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 19 mai, 6 octobre 1892 et 23 mars 1893 ;

2° La dépense, évaluée à 550.000 francs, sera prélevée sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 8)

[5 juillet 1893]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est autorisée l'exécution des travaux de consolidation de la partie centrale du quai vertical Louis XVIII, à Bordeaux, conformément aux propositions, en date des 10-23 mars 1893, des ingénieurs du service maritime de la Gironde, et à l'avis, en date du 17 avril 1893, du conseil général des ponts et chaussées ;

2° La dépense, évaluée à 170.000 francs, sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 9)

[10 juillet 1893]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est et demeure classée comme annexe de la route nationale n° 208 la nouvelle voie à ouvrir dans le département des Alpes, entre le pont de Villaron et l'église de Thorame-Haute, suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 19 décembre 1892, lequel plan restera annexé au présent décret.

La construction de cette annexe est déclarée d'utilité publique ;

2° La dépense, évaluée à 38.400 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la construction des routes nationales ;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 10)

[18 juillet 1893]

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'acquisition d'un remorqueur destiné aux

travaux de dragages du port du Havre, conformément aux propositions des ingénieurs du service maritime du département de la Seine-Inférieure (première section), en date des 21 novembre 1892-22 février 1893, et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 23 mars 1893 ;

2° La dépense de cette acquisition, évaluée à 200.000 francs, sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 11)

[20 juillet 1893]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

LIGNE DE PHILIPPEVILLE A CONSTANTINE.

Installation d'un local affecté aux visites médicales dans la salle d'attente de troisième classe de la gare de Constantine, présenté le 3 mars 1893, avec un détail estimatif montant à 430 francs, y compris 12 p. 100 pour les frais généraux, intérêts et amortissement.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, et jusqu'à concurrence d'une somme de 430 francs, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 12)

[28 juillet 1893]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la société générale des chemins de fer économiques pour l'agrandissement et l'aménagement des gares du Châtelet, de Charenton et d'Augy, sur la ligne de Châteaumeillant à la Guerche.

La dépense résultant de l'exécution de ces travaux sera imputée sur le compte de 2.000.000 de francs prévu au paragraphe 2 de l'article 3 de la convention du 13 juillet 1885, approuvée par la loi du 11 septembre suivant, pour installations complémentaires de toute nature sur les lignes de Sancoins à Lapeyrouse et de Châteaumeillant à la Guerche, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et sans qu'elles puissent dépasser 7.245f,30, y compris 12 p. 100 pour frais généraux et intérêts.

(N° 13)

[31 juillet 1893]

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 88, de Lyon à Toulouse, dans la côte de la Mouline, près de Rodez (Aveyron), suivant la direction générale indiquée par des traits rouges sur le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 20 décembre 1884, lequel plan restera annexé au présent décret.

La partie délaissée de la route actuelle sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours; elle sera remise à la commune de Rodez pour recevoir l'affectation spécifiée dans la délibération du conseil municipal de ladite commune, en date du 28 novembre 1891 ;

2° La dépense, évaluée à 40.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales ;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 14)

[15 novembre 1893]

Décret déclarant d'utilité publique les diverses sections de lignes de tramways destinées à compléter le réseau actuel de la ville de Reims.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète ;

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans la ville de Reims, suivant les dispositions générales du plan d'ensemble ci-dessus visé, des sections de lignes de tramways ci-après, destinées à compléter le réseau actuel :

1° Prolongement de la ligne du faubourg de Paris jusqu'au cimetière de l'Est ;

2° Redressement de la ligne du faubourg de Laon à Fléchambault par la rue des Consuls ;

3° Section du boulevard de la République ;

4° Prolongement de la ligne de la gare vers Clairmarais.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdites lignes ne sont pas accomplies dans un délai de dix-huit mois à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation des lignes dont il s'agit, par la ville de Reims, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881 et conformément aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges annexés au décret du 10 juin 1892 susvisé.

Art. 4. — Est approuvée la convention additionnelle passée, le 5 mai 1893, entre le maire de Reims, au nom de la ville, et la compagnie des tramways de Reims, pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ladite convention, ainsi que le plan d'ensemble mentionné à l'article 1er ci-dessus, resteront annexés au présent décret.

. . . . . .

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. le docteur Henri Henrot, maire de la ville de Reims, chevalier de la Légion d'honneur, agissant en cette qualité en vertu d'une délibération du conseil municipal du 10 avril 1893, et sous réserve de l'approbation de l'administration supérieure,

D'une part ;

Et M. Léon de Rote, chevalier de la Légion d'honneur, administrateur délégué de la compagnie des tramways de Reims, agissant au nom de ladite compagnie, dûment autorisée aux fins des présentes,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Reims rétrocède à la compagnie des tramways de Reims, sous réserve de l'approbation de l'autorité supérieure, en exécution de l'article 4 de la convention approuvée par le décret du 10 juin 1892, l'établissement et l'exploitation des sections de lignes ci-après désignées dont elle demande la concession à l'État, savoir :

A. — Prolongement de la ligne du faubourg de Paris au faubourg Cérès, jusqu'au cimetière de l'Est.

B. — Section de ligne à établir dans la rue des Consuls, entre la place de la République et la place de l'Hôtel-de-Ville.

C. — Section de ligne à établir sur le boulevard de la République, entre la rue Thiers et la place Drouet-d'Erlon.

D. — Section de ligne à établir entre la rue des Romains et le square Colbert, par la rue de Courcelles et le boulevard Louis-Rœderer, pour desservir le quartier des Clairmarais.

Art. 2. — L'établissement et l'exploitation desdites sections de lignes seront assurés par la compagnie aux conditions du cahier des charges et de la convention approuvés par décret du 10 juin 1892, lesquels seront applicables à l'ensemble du réseau concédé à la ville et rétrocédé à la compagnie.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai d'un mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique. Les travaux devront être commencés dans un délai de quatre mois à partir de la même date ; ils devront être terminés deux mois plus tard, à peine d'une amende de 25 francs par jour de retard.

Toutefois, ce délai restera prorogé jusqu'au 1er juillet 1895 pour la section D, de Clairmarais, conformément au 3e de l'article 4 de la convention revisée, qui restera entièrement en vigueur.

Art. 4. — Après l'achèvement des travaux projetés, le réseau concédé sera partagé pour l'exploitation en quatre lignes portant les désignations suivantes :

1e Ligne du faubourg de Paris au faubourg Cérès ;

2° Ligne du faubourg de Laon à Saint-Anne ;

3° Ligne de Saint-Thomas à Saint-Remi (par la place Drouet-d'Erlon) ;

4° Ligne de Clairmarais à la porte Dieu-Lumière,

Sous réserve des modifications qui pourront être apportées ultérieurement à cette organisation, avec l'autorisation du préfet, sur l'avis favorable du conseil municipal, conformément aux dispositions de l'article 2 du cahier des charges.

. . . . . .

(N° 15)

[16 janvier 1894]

Décret approuvant la substitution à M. Bernard de la société anonyme du chemin de fer de Voiron (Isère) à Saint-Béron (Savoie) par Saint-Laurent-du-Pont.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Bernard de la « société anonyme du chemin de fer de Voiron à Saint-Béron par Saint-Laurent-du-Pont », comme concessionnaire, dans le département de l'Isère, et rétrocessionnaire, dans le département de la Savoie, de la ligne de tramway de Voiron à Saint-Béron, avec embranchement de Saint-Laurent-du-Pont à Fourvoirie, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret du 28 janvier 1893.

Art. 2. — Il est interdit à la société anonyme du chemin de fer de Voiron à Saint-Béron, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation du tramway ci-dessus, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

. . . . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 16)

[3 mars 1893]

Communes. — Eaux. — Commune de Clichy. — Interprétation du cahier des charges. — (Commune de Clichy contre Compagnie générale des Eaux.)

Décidé que la compagnie générale des Eaux qui prenait, lors du traité, des eaux en aval de Paris, avait rempli son obligation de fournir des eaux salubres en les prenant en amont de Paris (II).

Décidé que le tarif réduit n'était applicable qu'aux abonnements d'au moins 100 mètres cubes desservis par la même prise d'eau (II).

Décidé que l'article 6 du traité conférant à la commune de Clichy le droit de profiter des réductions apportées par la ville de Paris au tarif des concessions d'eau, ne lui donnait pas le droit d'obtenir un rabais de 25 p. 100 sur le prix des travaux de branchement et de prise d'eau, stipulé par la ville de Paris (IV).

Non-recevabilité : de conclusions présentées — par la commune, tendant à imposer à la compagnie la fourniture et l'entretien de compteurs ; — par la compagnie tendant à lui faire reconnaître le droit de majorer le prix pour l'eau excédant le volume porté dans les polices d'abonnement au compteur. Il s'agit de traités intervenus entre la compagnie et les particuliers, l'abonnement au compteur n'étant pas prévu au marché (V et VI).

Procédure. — Le conseil de préfecture, saisi de conclusions tendant à faire fixer l'étendue des obligations de la compagnie des eaux, était tenu de statuer sur des conclusions tendant à faire condamner ladite compagnie à fournir à la commune de Clichy une eau salubre, susceptible d'être employée aux usages publics et privés (I).

. . . . . .

I. Sur les conclusions *prises par la commune de Clichy devant le conseil de préfecture et reproduites devant le Conseil d'État pour faire condamner la compagnie générale des Eaux à lui fournir une eau salubre, susceptible d'être employée aux usages publics et privés :*

Considérant que ces conclusions tendaient à faire déterminer l'étendue des obligations contractées par la compagnie et que le conseil de préfecture en était saisi; que c'est donc à tort qu'il a déclaré n'y avoir lieu de statuer;

Considérant que le contrat passé le 1er juillet 1865 entre la commune de Clichy et la compagnie générale des Eaux avait pour objet l'adduction de l'eau nécessaire aux habitants au moyen des conduites et appareils existants, ainsi que de tous autres pouvant être établis ultérieurement; qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les conduites et appareils dont s'agit étaient alimentés avec l'eau de la Seine dérivée à la sortie de Paris et en amont de Neuilly; qu'actuellement l'eau fournie par la compagnie à la commune de Clichy et à ses habitants est prise dans la Seine, en amont de Paris, à l'usine de Maisons-Alfort, dans des conditions plus favorables que celles existant au moment du contrat, et qu'ainsi la compagnie n'a pas cessé de remplir l'obligation par elle contractée en 1865, et que la commune de Clichy n'est pas fondée à lui réclamer la fourniture d'une eau autre que celle qui a fait l'objet du traité en date du 1er juillet 1865;

II. *Sur les conclusions tendant à faire condamner la compagnie générale des Eaux à restituer à la commune l'excédent des sommes par elles payées sur le tarif réduit du 2 août 1869 :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ce tarif n'a jamais été appliqué qu'aux abonnements d'au moins 100 mètres cubes desservis par la même prise d'eau; que la commune reconnaît que sa consommation n'atteint ce chiffre que par la réunion des volumes partiels qui lui sont fournis au moyen de plusieurs prises distinctes; qu'ainsi elle n'est pas fondée à se prévaloir d'un tarif réduit supprimé depuis 1880 et dont elle n'a pas réclamé l'application tant qu'il est resté en vigueur;

III. *Sur les conclusions tendant à faire régler le prix de l'eau pour les usages industriels conformément au tarif fixé par l'article 25 du règlement du 25 juillet 1880 :*

Considérant qu'en admettant que la commune emploie de l'eau à des usages industriels ou que, dans le cas contraire, elle ait

qualit pour réclamer de ce chef au nom de ses habitants, elle n'établit pas qu'elle se trouve dans les conditions prescrites par le règlement qu'elle invoque et notamment qu'il y ait sur son territoire des immeubles approvisionnés tout à la fois en eau de rivière et en eau de source;

IV. *Sur les conclusions de la commune tendant à faire décider qu'elle a droit à un rabais de 25 p. 100 sur le prix des travaux de branchement et de prise d'eau :*

Considérant que si ces travaux ont été déclarés passibles d'un rabais de 25 p. 100 par l'article 2 du traité conclu le 20 mars 1880 entre la ville de Paris et la compagnie générale des Eaux, aucune disposition du contrat passé par la compagnie avec la commune de Clichy n'autorise celle-ci à se prévaloir dudit article 2; qu'en effet l'article 4 du traité de 1865 porte que les travaux de conduite et de branchement seront payés au prix du tarif approuvé par la ville de Paris; qu'à la vérité l'article 6 du même traité confère à la commune le droit de profiter de toute réduction qui serait apportée au tarif des concessions d'eau, mais que ce droit ne peut être étendu à des tarifs autres que celui mentionné dans l'article 6; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté cette réclamation;

V. *Sur les conclusions concernant la fourniture et l'entretien des compteurs :*

Considérant qu'aux termes du traité de 1865, article 2, l'eau est servie aux abonnés au moyen d'un robinet de jauge et que le tarif établi par l'article 6 l'a été en vue de ce mode d'abonnement seulement; qu'ainsi l'abonnement au compteur non prévu par le traité constitue entre la compagnie et les particuliers un contrat dont la commune est sans qualité pour discuter les conditions; que, dès lors, ses conclusions de ce chef sont non-recevables;

VI. *Sur le recours incident de la compagnie tendant à la réformation de la disposition de l'arrêté attaqué, qui lui interdit toute majoration de prix pour l'eau excédant le volume porté dans les polices d'abonnements au compteur :*

Considérant que le conseil de préfecture saisi de cette réclamation par la commune aurait dû la déclarer non-recevable, par les mêmes motifs que ceux déduits sous le chef précédent; qu'il y a lieu, sur ce point, faisant droit au recours incident, de réformer l'arrêté attaqué... (L'arrêté est réformé en tant qu'il a refusé de statuer sur le premier chef des réclamations de la commune de Clichy et en tant qu'il a interdit à la compagnie

générale des Eaux de majorer le prix de l'eau excédant le volume porté dans les polices d'abonnement au compteur. Toutes les autres conclusions de la requête de la commune de Clichy sont rejetées avec dépens.)

(N° 17)

[3 mars 1893]

Conseil général. — Commission départementale. — Délibération prononçant le classement d'un chemin vicinal ordinaire. — Non-recevabilité d'un recours formé devant le Conseil d'État pour cause d'inopportunité dudit classement. — (Hospice de Pamiers.)

. . . . . .

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 88 de la loi susvisée du 10 août 1871, les décisions prises par la commission départementale sur les matières énumérées dans l'article 86 de ladite loi ne peuvent être déférées au Conseil d'État statuant au contentieux que pour cause d'excès de pouvoir ou de violation de la loi ou d'un règlement d'administration publique;

Considérant que, par sa déclaration en date du 27 juin 1891, la commission départementale a classé, en vertu des pouvoirs qu'elle tient dudit article 86 et après l'accomplissement de toutes les formalités légales, le chemin privé dont s'agit comme chemin vicinal ordinaire de la commune d'Ornolac-Ussat-les-Bains; que, dès lors, l'hospice requérant n'est pas fondé à attaquer cette décision pour cause d'excès de pouvoir et que son recours, en tant qu'il a pour objet de discuter l'opportunité du classement prononcé par la commission départementale de l'Ariège, n'est pas recevable devant le Conseil d'État... (Rejet.)

(N° 18)

[3 mars 1893]

Contributions directes. — (Compagnies du Nord et d'Orléans.)

Réclamations : (*Lois des* 21 *avril* 1832, 4 *août* 1844, 22 *juillet* 1889).

— *Motifs du recours.* — *Requête n'exposant ni les faits, ni les moyens du recours, et contenant simplement une référence aux moyens présentés à l'appui d'un pourvoi antérieur. Non-recevabilité* (Compagnie d'Orléans, 78.143).

Droit proportionnel. — *Chemins de fer.* — *Sont imposables au droit proportionnel comme servant à l'exploitation de l'établissement industriel : les halles employées par l'administration des douanes pour les vérifications qu'elle opère, mais servant en même temps pour le déchargement et le dépôt des marchandises, alors surtout que la compagnie perçoit un droit de magasinage sur les marchandises, qui y restent déposées au delà d'un certain délai* (compagnie du Nord, gare de Lille-Saint-Sauveur, 6e esp.); — *les logements des surveillants des gares* (gare de Jeumont, 7e esp.); — *les voies, les plaques tournantes et les changements de voies qui desservent la halle aux marchandises et servent au chargement et au déchargement des marchandises* (gare de Jeumont, 7e esp.); — (gare de Fourmies, 66.201 : — gare de Louvignies, 66.205; — gare de Cysoing, 66.384; — gare de Templeuve, 66.386; — gare de Baisieux, 66.381; — gare du Pont-de-la-Deule, 66.202; gare du Quesnoy, 66.200; — gare de Curgies, 66.385; — gare de Montigny, 66.206; — gare de Bachy, 66.382); — *les voies servant de dépôt pour le matériel de réserve* (gare de Sin-le-Noble, 8e esp.).

— *Capitalisation de l'outillage fixe faite au taux de la capitalisation des bâtiments* (gare de Jeumont, 7e esp.; — gare de Louvignies, 66·205; — gare de Cysoing, 66.384; — gare de Baisieux, 66.381; — gare du Pont-de-la-Deule, 66.202; — gare du Quesnoy, 66.200; — gare de Curgies, 66.385; — gare de Montigny, 66.206; — gare de Steenbecque, 65.398; — gare d'Onnaing, 66.199); — *plaques tournantes, ponts à bascule, grue Nepveu, pompe du réservoir, fosse à piquer* (gare de Lourches, 9e esp.); — gare de Thiennes, 65.399; — gare de Blanc-Misseron, 66.383; — gare de Bachy, 66.382; — gare de Landrecies, 66.204).

— *La valeur locative des terrains acquis par la compagnie doit être calculée d'après le prix d'achat des terrains ou par comparaison avec la valeur locative des terrains de la commune.* — *Rés. dans ce dernier sens* (Compagnie du Nord, gare de Lille-Saint-Sauveur, 6e esp.; — gare de Steenbecque, 5.398).

— *Valeur locative non exagérée.* — *Rejet* (gare de Lille-

Saint-Sauveur, 6e esp.; — gare de Jeumont, 7e esp.; — gare de Fourmies, 66.201; — gare de Louvignies, 66.205; — gare de Templeuve, 66.386; — gare de Douai, 65.401 et 66.210; — gare d'Armentières, 65.402 et 66.208; — gare de Merville, 66.197 et 66.198; — gare d'Helemmes, 65.851 et 66.211; — gare de Valenciennes, 65.403 et 66.380; — gare de Wallers, 65.405 et 66.209; — gare de Gommegnies, 65.404).

1re ESPÈCE. — *Compagnie du Nord* (*Gare de Lille-Saint-Sauveur*).

EN CE QUI CONCERNE *la valeur locative des voies imposables :*

(La valeur locative de 20 francs par mètre attribuée aux voies imposables n'est pas exagérée);

En ce qui concerne la valeur locative des terrains :

Considérant que la compagnie n'est pas fondée à soutenir que cette valeur locative doit être calculée d'après le prix d'achat des terrains et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'elle doit être établie par comparaison avec la valeur locative actuelle des terrains de la commune;

En ce qui concerne les halles nos 9 et 10 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ces halles, qui sont employées par l'administration des douanes pour les vérifications qu'elle opère, servent en même temps à la compagnie du chemin de fer du Nord pour le déchargement et le dépôt des marchandises; que la compagnie perçoit un droit de magasinage sur les marchandises qui y restent déposées au delà d'un certain délai; qu'ainsi ces halles servent aux besoins de l'exploitation de la compagnie et font partie de son établissement industriel; que, par suite, la compagnie qui n'a été imposée qu'à raison de la moitié de la valeur locative des halles nos 9 et 10 n'est pas fondée à se prétendre surtaxée de ce chef;

Considérant qu'eu égard à ce qui précède, et même en calculant la valeur locative de l'outillage fixe d'après le taux qui a été adopté pour les bâtiments, la valeur locative de 85.630 francs qui a servi de base à l'imposition de la compagnie requérante au droit proportionnel de patente au taux du cinquantième, à raison de la gare de Lille-Saint-Sauveur, n'est pas exagérée.... (Rejet.)

2e ESPÈCE. — *Compagnie du Nord* (*Gare de Jeumont*).

EN CE QUI CONCERNE *les logements des surveillants :*

Considérant que ces locaux servent à la compagnie requérante

pour les besoins de son exploitation industrielle; que, dès lors, c'est à bon droit qu'ils ont été compris dans les bases de son imposition;

En ce qui concerne les voies, plaques tournantes et changements de voies :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les voies, les plaques tournantes et les changements de voies qui font l'objet de la réclamation de la compagnie, desservent la halle aux marchandises et servent au chargement et au déchargement des marchandises; qu'ainsi elles font partie de l'établissement industriel de la compagnie et ont été à bon droit comprises dans les bases de son imposition;

Considérant, d'autre part, que la valeur locative de 20 francs par mètre attribuée aux voies imposables n'est pas exagérée;

En ce qui concerne le taux de capitalisation à appliquer à l'outillage fixe :

Considérant que l'outillage fixe n'est pas soumis à des causes de détériorations plus promptes et plus nombreuses que les bâtiments des gares; que, dès lors, la compagnie requérante est fondée à demander que la valeur locative de cet outillage soit calculée d'après le taux qui a été adopté pour les bâtiments;

Considérant qu'eu égard à ce qui précède, et en ne faisant pas entrer en compte, pour l'imposition de l'année 1884, un réservoir qui était en construction à cette époque, il sera fait une exacte appréciation de la valeur locative à laquelle la compagnie du chemin de fer du Nord doit être imposée au droit proportionnel de patente au taux du cinquantième, en la fixant à 13.250 francs pour l'année 1884, et à 14.480 francs pour l'année 1885... (Imposition au taux du cinquantième, à raison d'une valeur locative de 13.250 francs pour 1884, et de 14.480 francs pour 1885. Décharge de la différence.)

3e ESPÈCE. — *Compagnie du Nord (Gare de Sin-le-Noble).*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les voies qui font l'objet de la réclamation de la compagnie requérante servent de dépôt pour le matériel de réserve; qu'ainsi elles font partie de l'établissement industriel de la compagnie et qu'elles ont été à bon droit comprises dans les bases de son imposition; que, dès lors, les requêtes de la compagnie doivent être rejetées... (Rejet.)

4e ESPÈCE. — *Compagnie du Nord (Gare de Lourches).*

CONSIDÉRANT que l'outillage fixe n'est pas soumis à des causes de détérioration plus promptes et plus nombreuses que les bâtiments des gares; que, dès lors, la compagnie du Nord est fondée à demander que la valeur locative des plaques tournantes, des ponts à bascule, de la grue Nepveu, de la pompe du réservoir et de la fosse à piquer soit calculée d'après le taux qui a été adopté pour les bâtiments;

Considérant qu'eu égard à ce qui précède, et en tenant compte des éléments d'estimation fournis par l'instruction en ce qui concerne la valeur des locaux et objets imposables, il sera fait une exacte appréciation de la valeur locative devant servir de base à l'imposition de la compagnie du Nord, pour l'année 1884, au droit proportionnel de patente au taux du cinquantième pour a gare de Lourches, en la fixant à 6.300 francs... (Arrêté annulé. La compagnie du chemin de fer du Nord sera imposée, pour l'année 1884, sur le rôle de la commune de Rœulx, pour a gare de Lourches, au droit proportionnel de patente à raison d'une valeur locative de 6.300 francs. Décharge de la différence.)

Décisions analogues. — Gare de Thiennes, 65.399; — Gare de Blanc-Misseron, 66.383; — Gare de Bachy, 66.382; — Gare de Landrecies, 66.204; — Gare d'Onnaing, 66.199.

(N° 19)

[3 mars 1893]

Procédure. — Conseil d'État. — Non-recevabilité d'un recours, en matière de contravention de grande voirie, formé plus de deux mois après la notification de l'arrêté attaqué. — (Sieur Manya.)

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et, notamment de l'acte de notification joint au dossier et portant la signature du sieur Manya, que l'arrêté du conseil de préfecture de l'Aude, en date du 16 février 1891, a été notifié au sieur Manya, le 8 mars suivant; que sa requête tendant à l'annulation dudit arrêté n'a été enregistrée au secrétariat du contentieux du Conseil d'État que le 6 février 1892, c'est-à-dire après l'expiration du délai de

deux mois fixé par l'article 57 de la loi susvisée du 22 juillet 1889; que, dès lors, la requête n'est pas recevable... (Rejet.)

(N° 20)

[3 mars 1893]

Tramways. — Travaux d'entretien de la voie. — Ville de Bordeaux. — (Compagnie des Tramways et Omnibus de Bordeaux.)

Décidé que la compagnie étant tenue des travaux d'entretien de la chaussée devait exécuter à ses frais les travaux destinés à lui rendre son profil normal et fournir à ses frais les pavés neufs nécessaires (1re *esp.*), *la main-d'œuvre* (2e *et* 3e *esp.*) *et le sable* (3e *esp.*).

1re ESPÈCE. — *Compagnie des Tramways et Omnibus de Bordeaux.*

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les travaux exécutés sur le chemin de grande communication n° 107 n'ont eu pour objet que de réparer la chaussée en lui rendant son profil normal; qu'il est établi, par le rapport de l'agent voyer en chef en date du 17 avril 1886, que ces travaux ont consisté dans un relevé à bout comportant le réemploi de la plus grande partie des anciens pavés et la fourniture d'un certain nombre de pavés neufs en remplacement de ceux qui étaient hors d'usage;

Considérant que les travaux susmentionnés sont au nombre de ceux qui incombent à la compagnie pour la zone dont l'article 12 du cahier des charges lui impose l'entretien; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la demande de la requérante tendant à être exonérée de la somme de 1.116f,22 qui lui était réclamée pour sa part contributive par les communes intéressées... (Rejet.)

2e ESPÈCE. — *Compagnie des Tramways et Omnibus de Bordeaux.*

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les travaux exécutés par le service municipal sur le cours Saint-Louis n'ont eu pour objet que de réparer la chaussée en lui rendant son profil normal; qu'il est établi, par

la lettre de l'inspecteur général des ponts et chaussées, en date du 2 novembre 1885, que ces travaux ont consisté dans un relevé à bout comportant le réemploi d'une partie des anciens pavés et la fourniture d'un certain nombre de payés neufs, en remplacement de ceux qui étaient hors d'usage;

Considérant que les travaux susmentionnés sont au nombre de ceux qui incombent à la compagnie pour la zone dont l'article 12 du cahier des charges lui impose l'entretien; que la compagnie n'est pas fondée à se prévaloir du fait que les matériaux employés auraient compris une proportion notable de pavés neufs pour soutenir qu'elle ne doit pas à la ville le prix de la main-d'œuvre; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la demande de la requérante tendant à être exonérée de la somme de 4.123 francs qui lui était réclamée par la ville pour sa part contributive... (Rejet avec dépens.)

3e ESPÈCE. — *Compagnie des tramways et Omnibus de Bordeaux.*

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les travaux exécutés par le service des ponts et chaussées, sur la route nationale n° 10, n'ont eu pour objet qu'une réparation nécessitée par l'usure de la chaussée; qu'il est établi par le rapport de l'ingénieur en chef en date du 31 août 1887 que ces travaux ont consisté principalement dans un relevé à bout comportant le réemploi de tous les anciens pavés qui en étaient susceptibles et rentrant dans les prévisions de l'article 12 du cahier des charges; que si, pour une surface limitée les matériaux mis en œuvre ont consisté exclusivement en pavés neufs, l'État n'a pas réclamé à la compagnie le prix de cette fourniture; qu'il suit de là que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la demande de la compagnie tendant à être exonérée de la somme de 77f,85 représentant le prix de la main-d'œuvre et du sable qui lui était réclamée pour sa part contributive... (Rejet.)

(N° 21)

[3 mars 1893]

Travaux publics communaux. — Construction d'un pont. — Décompte. — (Sieur Thévenet.)

Régie. — Lorsque l'entrepreneur s'est conformé aux prescrip-

tions de la mise en demeure à lui adressée, la mise en régie ne saurait être régulièrement prononcée trois mois plus tard, sans nouvelle mise en demeure (I) (*).

Retards causés par d'importants changements ordonnés en cours d'exécution et ayant pour effet une notable augmentation des travaux prévus; clause pénale inapplicable (II).

Réclamations non présentées dans le délai et suivant les formes prescrites par l'article 41 des clauses et conditions générales. Non-recevabilité (III).

Un entrepreneur en protestant contre la mise en régie et en réclamant dans les vingt jours la réparation du préjudice en résultant pour lui, a suffisamment précisé sa réclamation contre toutes les conséquences de cette mesure et par suite contre les retards à lui imputés. — Recevabilité de sa réclamation (II).

I. EN CE QUI TOUCHE *la mise en régie :*

CONSIDÉRANT que, si un arrêté préfectoral notifié le 29 juillet 1884 au sieur Thévenet a mis cet entrepreneur en demeure de procéder, dans le délai de cinq jours, à l'organisation de ses chantiers et à l'approvisionnement des matériaux, il résulte de l'instruction qu'à la suite des diligences par lui faites, les travaux se sont poursuivis sans aucune observation, jusqu'au 20 septembre, date de la notification d'un arrêté de mise en régie;

Considérant que la régie n'a été organisée que le 14 octobre suivant, date à laquelle le sieur Thévenet, malgré de graves modifications apportées au devis, avait terminé tous les ouvrages importants et où il ne restait à exécuter que des travaux de parachèvement; qu'ainsi il est fondé à soutenir qu'il s'était conformé, d'une façon générale, aux prescriptions de la mise en demeure du 29 juillet; que, dans ces circonstances, en supposant que les matériaux approvisionnés et le nombre des ouvriers fussent encore insuffisants pour achever l'entreprise, la mise en régie ne pouvait être régulièrement prononcée de ce chef qu'après une nouvelle mise en demeure; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré la mise en régie régulière et justifiée et qu'il y a lieu de décharger le sieur Thévenet de toutes ses conséquences pécunières; mais que ledit entrepreneur, qui ne justifie d'aucun préjudice dont il lui soit

(*) Voy. 16 janvier 1874, Gauthier, *Ann.* 1875, p. 345; — 8 juin 1883, Longueville, *Ann.* 1884, p. 186.

dû réparation, n'est pas fondé à réclamer en outre des dommages-intérêts;

II. *En ce qui touche une retenue de* 3.800 *francs pour retards :*

Considérant qu'en protestant contre la mise en régie et qu'en réclamant, dans les vingt jours, la réparation du préjudice qu'elle lui a causé, le sieur Thévenet a, par cela même, suffisamment précisé sa réclamation contre toutes les conséquences de cette mesure et, par suite, contre les retards qui lui étaient imputés; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté de ce chef sa demande comme non-recevable et qu'il y a lieu d'y statuer au fond;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que d'importants changements ont été ordonnés, en cours d'exécution, et qu'ils ont eu pour effet une notable augmentation des travaux prévus; que, dans ces circonstances, la clause pénale inscrite à l'article 30 du cahier des charges ne pouvait plus recevoir d'application; que, dès lors, le sieur Thévenet est fondé à soutenir qu'il ne pouvait lui être imposé de ce chef aucune retenue en vertu de ladite clause à raison de laquelle d'ailleurs aucune mise en demeure préalable ne lui a jamais été adressée;

III. *En ce qui touche la réclamation d'une somme de* 250 *francs pour bouches d'égout :*

Considérant qu'aux termes d'un procès-verbal régulier le décompte définitif, auquel étaient joints les métrés et les comptes de régie, a été soumis le 9 mai 1885, à l'acceptation de l'entrepreneur; que les réclamations ci-dessus visées, présentées contre le règlement du décompte, ne l'ont pas été dans le délai et suivant les formes prescrites par l'article 41 des clauses et conditions générales; qu'ainsi lesdites réclamations ont été rejetées, à bon droit, comme non-recevables par le conseil de préfecture;

IV. *En ce qui touche la demande d'une indemnité pour le matériel :*

Considérant que non seulement le sieur Thévenet ne justifie pas que son matériel ait subi une dépréciation résultant d'un emploi abusif par la régie, mais quil a accepté sans protestation ni réserves les procès-verbaux et inventaires constatant la remise à lui faite dudit matériel après l'achèvement des travaux; qu'ainsi il n'est pas fondé à demander, de ce chef, la réformation de l'arrêté attaqué;

V. *Sur les intérêts et intérêts des intérêts :* . . . . . .

(L'arrêté du conseil de préfecture de la Marne est réformé :

1° en tant qu'il a déclaré la mise en régie régulière et justifiée et en a laissé les conséquences pécuniaires à la charge du sieur Thévenet; 2° en tant qu'il a rejeté la demande de l'entrepreneur en remboursement d'une somme de 3.800 francs retenue pour retards. Le sieur Thévenet aura droit au remboursement, avec intérêt à partir du 28 novembre 1885, des sommes qui lui ont été indûment retenues sur son décompte à raison de la mise en régie et par application de la clause pénale. Les intérêts desdites sommes, échus le 13 mai 1887, seront capitalisés à cette date pour porter intérêts. Le surplus des conclusions de la requête est rejeté. Le département de la Marne est condamné aux dépens.

(N° 22)

[3 mars 1893]

Travaux publics communaux. — Chemin vicinal de grande communication. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 6 décembre 1870. — (Sieur Allard.)

Art. 35. — *Réadjudication de l'entreprise à la folle enchère de l'entrepreneur ordonnée par le préfet, sans avoir été précédée d'une régie, mais après mise en demeure de l'entrepreneur. Régularité* (*I*) (*).

Réadjudication ordonnée avec raison à la suite de deux ordres de service inexécutés par l'entrepreneur qui prétendait subordonner leur exécution à l'établissement d'un prix nouveau (*II*).

Malfaçons. — Démolition ordonnée à bon droit. Valeur des matériaux réemployés par l'administration allouée seule à l'entrepreneur (*III*).

Rabais. — Approvisionnements payés par suite de résiliation au prix du bordereau sous la déduction du rabais consenti par l'entrepreneur : régularité (*IV*).

. . . . . .

I Sur le moyen tiré *de ce que la réadjudication de l'entrepri à la folle enchère de l'entrepreneur n'aurait pas été pré-*

(*) Voy. 14 février 1890, Laprie et le renvoi, *Ann.* 1892, p. 157.

cédée d'une régie et de ce qu'il n'appartenait qu'au ministre de la prononcer :

Considérant, d'une part, que l'article 35 du cahier des clauses et conditions générales du 6 décembre 1870 qui régit les entrepreneurs des travaux de chemins vicinaux n'exige pas, pour que la réadjudication de l'entreprise à la folle enchère puisse être prononcée, qu'une régie ait été préalablement organisée; et, d'autre part, que ledit article ne réserve pas au ministre le droit d'ordonner la réadjudication de l'entreprise; que de ce qui précède il résulte qu'après que le sieur Allard eût été régulièrement mis en demeure, un arrêté du préfet a pu ordonner la réadjudication de l'entreprise sur sa folle enchère;

II. *Sur le moyen tiré de ce que l'arrêté attaqué n'aurait accordé au requérant aucune indemnité à raison du préjudice que lui aurait fait éprouver la réadjudication injustifiée dont il a été l'objet :*

Considérant que par deux ordres de service en date du 30 avril et du 12 juillet 1886, le sieur Allard a été mis en demeure de démolir les perrés et les fondations des culées du pont métallique; que, s'il lui appartenait des réserves, il ne pouvait subordonner l'exécution de ces prescriptions à l'établissement préalable d'un prix nouveau pour les perrés et au payement des maçonneries exécutées pour les fondations des culées; que, dans ces circonstances, le requérant n'est pas fondé à soutenir que la réadjudication ordonnée est injustifiée;

III. *En ce qui touche le prix des travaux exécutés par le requérant :*

Considérant, d'une part, que l'article 15 du devis particulier de l'entreprise et le n° 16 du bordereau des prix prescrivaient que les perrés auraient une épaisseur uniforme et invariable de $0^m,50$; qu'il est établi par l'instruction et notamment par l'expertise et la tierce expertise auxquelles il a été procédé, que l'épaisseur moyenne donnée à cet ouvrage par le sieur Allard n'est que de $0^m,40$; qu'ainsi c'est avec raison que la démolition de ces travaux a été ordonnée;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert, que la maçonnerie des culées du pont a été exécutée d'une façon défectueuse; que, notamment, les moellons n'ont été ni ébousinés, ni retaillés; qu'il en est résulté un manque d'adhérence avec le mortier et d'homogénéité dans la maçonnerie; qu'il suit de là que la démolition prescrite par l'arrêté du 12 juillet était nécessaire; que de

tout ce qui précède il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est borné à allouer au requérant une somme de 372f,16, représentant la valeur des matériaux qui ont pu être réemployés par l'administration;

IV. — *Sur le moyen tiré de ce que le prix des approvisionnements ne doit pas être frappé du rabais d'adjudication.*

Considérant qu'en cas de résiliation les approvisionnements doivent être considérés comme rentrant dans les dépenses faites par l'entrepreneur dans les conditions du marché et doivent, dès lors, lui être payés au prix du bordereau sous la déduction du rabais par lui consenti: qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a opéré cette déduction... (Rejet.)

(N° 25)

[3 mars 1893]

Travaux publics communaux — Décompte. — Sieur Boussac contre la ville de Toulouse.)

Forfait. — Les modifications apportées en cours d'exécution qui ont eu pour effet de diminuer le cube des déblais à transporter ne sont pas de nature à faire diminuer le prix du travail fixé à forfait.

Retard dans les payements; non-lieu à indemnité: ils ont été effectués proportionnellement aux travaux exécutés.

Considérant que, par la convention ci-dessus visée, le sieur Boussac s'est engagé, moyennant le prix en bloc et à forfait de 15.800 francs, à charger et à transporter les déblais de toute nature, les murs exceptés (environ 16.000 mètres cubes), provenant du terre-plein de l'allée Saint-Etienne, que la nouvelle plate-forme devait être réglée conformément au profil en travers type, qui la place à 0m,20 en moyenne en contre-bas de l'axe de la route nationale n° 113;

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que le transport des déblais des tranchées creusées dans le terre-plein de l'allée Saint-Étienne, pour y planter des arbres, conformément aux indications du profil en travers type auquel se réfère la convention, rentre dans les prévisions de ce contrat, et que le sieur Boussac n'est pas fondé à réclamer pour ce travail une allocation supplémentaire;

Considérant, d'autre part, que, si la ville de Toulouse, au cours des travaux, a cru devoir faire régler la plate-forme à un niveau plus élevé que celui indiqué au profil en travers type, et si par suite le cube des déblais à transporter, qui n'avait été évalué par la convention que d'une façon approximative; a été réduit, la ville ne saurait se prévaloir de ce fait pour refuser le payement intégral de la somme fixée à forfait;

Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à obtenir une indemnité pour le retard dans les payements :

Considérant qu'aux termes du paragraphe final de la convention, tous les quinze jours un acompte proportionnel aux transports effectués sera payé à l'entrepreneur;

Considérant qu'il n'est pas contesté qu'au 23 mars 1888, le sieur Boussac avait reçu des acomptes proportionnels aux transports qu'il avait effectués à cette date, et qu'aucun travail n'a été exécuté depuis; que, dans ces circonstances, l'allocation des intérêts légaux accordée à l'entrepreneur par le conseil de préfecture, à partir du 25 juillet 1888, jour où ils ont été demandés, constitue une réparation suffisante du préjudice que le requérant prétend avoir subi par suite du retard dans le payement des sommes qui lui restaient dues;

Sur les intérêts des intérêts:

(Les intérêts des sommes dues au sieur Boussac seront capitalisés du 31 juillet 1891 pour porter eux-mêmes intérêts.)

(N° 24)

[3 mars 1893]

Travaux publics. — Offre de concours. — Conditions. — Commune de Buxy.)

Décidé que la commune n'est pas fondée à refuser le payement de la subvention promise par elle sous diverses conditions, en alléguant que la distance prévue entre la gare des voyageurs et celle des marchandises a été augmentée de 30 mètres, alors que tous les autres changements réclamés par la commune, et en vue desquels a été promise la subvention, ont été apportés au projet primitif (*).

(*) Rap. 7 mars 1890, commune d'Auzeville, *Ann.* 1892, p. 337; — 8 août 1892, commune de l'Isle-Jourdain, *Ann.* 1893, p. 812.

Considérant que, lors de l'établissement de la ligne de Chalon-sur-Saône à Roanne, la commune de Buxy a demandé que plusieurs changements fussent apportés au projet primitif, concernant l'emplacement des bâtiments affectés au service des voyageurs et à celui des marchandises, la distance à ménager entre eux, et la déviation d'un chemin vicinal; que, pour obtenir ces changements, le conseil municipal a, par délibération du 3 avril 1881, fait offre à l'Etat d'une subvention de 4.000 francs;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le projet a été modifié et exécuté conformément à la demande de la commune, sauf en ce qui concerne la distance entre les deux bâtiments précités, qu'il a été nécessaire d'augmenter d'environ 30 mètres; que la commune à laquelle satisfaction complète a été donnée sur tous les autres points n'est pas fondée à se prévaloir de ce faible excédent de distance pour se refuser à l'exécution de ses engagements, et qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture l'a condamnée au payement de la somme de 4.000 francs... (Rejet.)

(N° 25)

[3 mars 1893]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — Carrière. — Matériaux extraits. Indemnité. — (Sieurs Bernard et Calimaque contre sieur Bord.)

Foisonnement. — Le cube des matériaux extraits étant mesuré au vide de la fouille, et leur prix étant établi pour un mètre, matériaux dressés et emmétrés, il y a lieu de tenir compte du foisonnement pour fixer l'indemnité totale (II).

Procédure. — Acquiescement. — Les requérants ayant poursuivi l'exécution de l'arrêté attaqué seulement après l'introduction de leur pourvoi et ayant en outre fait des réserves expresses au sujet du recours qu'ils avaient formé, ne peuvent pas être considérés comme ayant acquiescé à l'arrêté attaqué (I).

. . . . . .

I. Sur la fin de non-recevoir :

Considérant que l'exécution de l'arrêté attaqué n'a été poursuivie par les requérants contre le sieur Bord, que postérieurement à l'introduction de leur pourvoi devant le Conseil d'État;

qu'ils ont au surplus fait des réserves expresses au sujet du recours qu'ils avaient formé; que, dans ces circonstances, ils ne peuvent être considérés comme ayant acquiescé à l'arrêté attaqué;

II. Au fond :

Considérant que l'arrêté attaqué en fixant à $0^f,25$ le prix du mètre cube des matériaux de la carrière des sieurs Bernard et Calimaque, a fait une juste évaluation de la valeur de ces matériaux, conformément aux prix-courants du pays; qu'ainsi, ni les requérants, ni l'entrepreneur ne sont fondés à demander la modification de ce prix;

Mais considérant que ledit arrêté a, conformément au rapport du tiers expert, fixé à $47.765^{m^3},60$ le cube extrait par le sieur Bord, en mesurant le vide de la fouille, mais sans tenir compte du foisonnement; qu'il résulte de l'instruction que le prix de $0^f,25$ alloué par l'arrêté attaqué s'applique à un mètre cube de matériaux dressés et emmétrés; que les requérants sont donc fondés à demander qu'il soit tenu compte, dans le calcul de l'indemnité à laquelle ils ont droit, de l'augmentation produite par le foisonnement, et qu'il en sera fait une juste appréciation en fixant pour la campagne 1887, à 42.390 mètres cubes, au lieu de 28.260, le cube dont les sieurs Bernard et Calimaque sont fondés à réclamer le payement, et en portant pour la campagne 1888 ce chiffre à $29.227^{m^3},400$, au lieu de $47.745^{m^3},600$ fixés par l'arrêté attaqué;

III. *Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :* . . . . .

(Sieur Bord payera aux sieurs Bernard et Calimaque, en sus des indemnités qui leur ont été allouées par l'arrêté attaqué : 1° une somme de $3.532^f,50$ pour les matériaux extraits pendant la première campagne; 2° une autre somme de $2.435^f,70$ pour ceux enlevés pendant la seconde campagne... (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les intérêts des sommes dues aux requérants à raison des extractions pratiquées pendant la première campagne, s'élevant en totalité à $10.597^f,50$, courront à leur profit à partir du 29 février 1888; ces intérêts seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts aux dates des 25 juin 1889, 19 décembre 1890, 27 avril 1892. Les intérêts de la seconde indemnité afférente aux extractions pratiquées pendant la seconde campagne, s'élevant en totalité à $7.307^f,10$, courront à partir du 12 mars 1889 et seront capitalisés aux dates des 19 décembre 1890 et 27 avril 1892. Les dépens exposés par les sieurs Bernard et Calimaque seront supportés par le sieur Bord.)

(N° 26)

[10 mars 1893]

Travaux publics communaux. — Église. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieurs Papet et Talichet contre ville de Châteauroux.)

Art. 41. — Réclamation formée après l'expiration du délai de vingt jours à partir de la présentation du décompte à l'acceptation de l'entrepreneur : non-recevabilité.

Procédure. — Conseil d'État. — Chose jugée opposée à des conclusions précédemment rejetées par le Conseil d'État.

— Exécution des décisions. — Il n'appartient pas au Conseil d'État de prescrire les mesures administratives relatives à l'exécution de ses décisions.

Tierce expertise ordonnée postérieurement à la loi du 22 juillet 1889 qui a supprimé cette mesure d'instruction : irrégularité; arrêté annulé ; solution au fond sur le vu des expertises effectuées.

Travail effectué sans ordre écrit, mais étant la préparation obligée d'un autre travail prescrit et exécuté d'après les dessins préalablement approuvés par l'architecte : prix alloué.

. . . . . .

Considérant que l'article 14 de la loi du 22 juillet 1889 a supprimé la tierce expertise; que, dès lors, si, dans l'instance pendante entre la ville de Châteauroux et les requérants, le conseil de préfecture estimait que l'expertise à laquelle il avait été procédé ne présentait pas des éléments suffisants d'appréciation, il devait prescrire une nouvelle expertise, mais qu'il ne lui appartenait pas d'ordonner une tierce expertise; qu'ainsi il y a lieu d'annuler, de ce chef, l'arrêté attaqué;

Considérant que les rapports d'expertise joints au dossier sont suffisants pour permettre au Conseil d'État de statuer immédiatement sur les divers chefs de réclamation;

Au fond :

En ce qui touche les épannelages des parties moulurées ou sculptées :

Considérant que par sa décision du 27 juillet 1888 (p. 687) le Conseil d'État a déclaré que ces épannelages étaient dus aux

entrepreneurs, qu'ainsi il y a chose jugée sur ce point et que, par suite, la ville de Châteauroux n'est pas recevable à contester la réclamation au fond; qu'elle soutient à la vérité, pour la première fois et contrairement à ses précédentes allégations, que ces épannelages auraient été payés aux entrepreneurs, mais qu'elle n'apporte aucune justification à l'appui de cette affirmation et qu'il résulte seulement de l'instruction que 334 mètres carrés d'épannelage de sculptures ont été portés au compte des requérants par les premiers experts;

Considérant que, si la surface de ces épannelages a été mesurée par un seul des experts, les lignes qui ont servi de base à son métré ont été déterminés contradictoirement par les deux experts; que, dans ces circonstances, il y a lieu de fixer la surface totale des épannelages des moulures et sculptures à 2.477$^{m^2}$,14 d'où il faut déduire les 334 mètres carrés précités que les entrepreneurs, dans leur mémoire présenté le 6 février 1884 au conseil de préfecture, reconnaissent eux-mêmes avoir été inscrits à leur compte; qu'il suit de là que la surface d'épannelages qui doit être payée au sieur Papet et aux consorts Talichet est de 2.143$^{m^2}$,14 à 5 francs, prix du bordereau, et que la somme à leur allouer est de 9.729^f,08, rabais déduit;

2° *En ce qui touche la taille des fûts des colonnes et colonnettes :*

Considérant qu'aux termes de la décision précitée du Conseil d'État, la forme octogone donnée sur le chantier aux fûts des colonnes et colonnettes constitue un épannelage; que, si cette première taille n'a fait l'objet d'aucun ordre écrit, il résulte de l'expertise qu'elle était « la préparation obligée de la taille courbe » et qu'elle a été exécutée d'après des épures ou des dessins d'appareils préalablement approuvés par l'architecte ou ses représentants, conformément aux prescriptions du devis; qu'ainsi ces épannelages constituent une opération distincte de la taille courbe définitive et doivent, par suite, être payés aux entrepreneurs, au même titre que les épannelages des parties moulurées ou sculptées; que la surface de ces épannelages étant de 1.904$^{m^2}$,57 à raison de 5 francs le mètre, c'est une somme de 8.644^f,85, rabais réduit, qu'il y a lieu d'allouer aux requérants;

3° *En ce qui touche la plus-value réclamée pour taille des arcs doubleaux, arcs fermerets et nervures en pierre du pays :*

Considérant qu'il résulte de l'expertise qu'il n'a pas été présenté, de ce chef, par les entrepreneurs de réclamation précise

et détaillée, dans les délais et suivant les formes prescrites par les dispositions combinées de l'article 29 du devis spécial et de l'article 41 du cahier des clauses et conditions générales de 1866, applicables à l'entreprise; qu'ainsi ladite réclamation doit être rejetée comme non recevable;

4° En ce qui touche les demandes en payement : 1° de la somme de 1.383f,90 allouée par le conseil de préfecture en 1885; 2° des intérêts alloués par la décision du Conseil d'État du 27 juillet 1893; 3° des intérêts des frais d'expertise et des dépens liquidés par la même décision :

Considérant que les réclamations dont s'agit sont relatives à l'exécution de décisions du Conseil d'État et du conseil de préfecture intervenus dans de précédentes instances; qu'il n'appartient pas au Conseil d'État de prescrire les mesures administratives relatives à l'exécution de ces décisions; qu'ainsi lesdites réclamations doivent être rejetées comme non recevables;

Sur les intérêts des intérêts : . . . . . .

(Arrêté annulé. La ville payera aux demandeurs en sus des sommes précédemment allouées, celles de 18.373 francs pour taille d'épannelage des parties moulurées ou sculptées et des fûts des colonnes ou colonnettes avec intérêts capitalisés aux dates des 21 décembre 1888 et 21 décembre 1889. La ville supportera la totalité des frais d'expertise et des dépens.)

(N° 27)

[10 mars 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Demande en redressement de comptes fondée sur des erreurs matérielles à l'appui desquelles aucune justification n'est apportée, et déjà rejetée par une décision du Conseil d'État; Rejet. — (Commune de Trappes contre sieur Bouvier.)

. . . . . .

Considérant que la demande de la commune de Trappes tend à obtenir, par application de l'article 541 du Code de procédure civile, le redressement du compte des travaux du sieur Bouvier, au moyen d'une expertise préalable à l'effet de rechercher et vérifier l'existence d'erreurs matérielles, de faux ou doubles emplois, dont elle soutient que le compte est entaché;

Mais considérant que la commune n'apporte aucune justification à l'appui des erreurs matérielles, faux ou doubles emplois qu'elle allègue; et qu'en demandant une expertise, pour en administrer la preuve, elle se place elle-même en dehors des cas prévus par l'article 541; que, dans ces conditions, sa demande en redressement ne saurait être admise;

Considérant, d'autre part, que le surplus de ses conclusions n'est que la reproduction d'une demande qu'elle avait déjà soumise au Conseil d'État et qui a été rejetée par décision en date du 26 octobre 1888 (*Ann.* 1889, p. 715); que c'est donc à bon droit que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture l'a écartée par l'exception de la chose jugée; que, dès lors, sa requête doit être de ce chef rejetée comme non recevable;

Sur les intérêts des intérêts : . . . . . .

(Requête de la commune rejetée. Intérêts des sommes dues au sieur Bouvier, échus le 13 décembre 1890, capitalisés à partir de cette date. Dépens supportés par la commune.)

(N° 28)

[10 mars 1893]

Travaux publics. — Offre de concours limitée au payement du capital; intérêts moratoires courus par la faute de l'État, laissés à la charge de celui-ci. — (Commune de l'Isle-sur-Serein.)

. . . . . .

Considérant qu'aux termes de deux délibérations prises par le conseil municipal, les 16 août 1880 et 7 février 1882, la commune de l'Isle-sur-Serein s'est engagée envers l'État au payement de l'indemnité qui serait due aux sieurs du Payrat et Chatey pour l'achat des terrains nécessaires à l'établissement de la gare;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'État a acquis ces terrains à l'amiable, moyennant le prix de 35.000 francs, au remboursement duquel la commune ne s'est jamais refusée; que, s'il est entré en possession sans avoir préalablement effectué le payement de cette somme et s'est obligé à en servir les intérêts aux indemnitaires jusqu'au jour de sa libération, cette circonstance, à laquelle la commune est restée étrangère, n'a pu

avoir pour effet d'accroître l'étendue de son offre de concours et de mettre à sa charge les intérêts moratoires courus contre l'État jusqu'au jour où il a effectué le payement de l'indemnité en capital et intérêts ; qu'ainsi c'est à tort que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a condamné la commune à payer à l'État les intérêts de la somme de 35.000 francs à partir de l'entrée en possession de ce dernier jusqu'au 10 octobre 1884... (Arrêté annulé. Commune déchargée de la condamnation prononcée contre elle. Dépens supportés par l'État.)

(N° 29)

[17 mars 1893]

Dettes de l'État. — Compagnies de chemins de fer. — Transports faits pendant la guerre de 1870. — Revision des comptes. — Motifs légaux de revision. — Compromis. — Transaction. — Pouvoirs des ministres (*). — (Compagnies du Nord, de l'Est et autres contre Ministre de la guerre.)

Revision de comptes. — Règlement définitif. — Lorsqu'un ministre, à la suite d'un accord entre les parties, a signé un arrêté de compte qualifié définitif, il est recevable à poursuivre le redressement des comptes dans les cas prévus par l'article 541 du Code de procédure civile.

— Motifs de la revision. — La revision des comptes définitifs ne peut pas être admise, quand elle est fondée : sur l'insuffisance des justifications faites par le créancier et acceptées par le débiteur, — sur une erreur d'appréciation de la part du ministre touchant l'étendue des avantages pouvant résulter, pour l'État, du contrat qui a donné lieu à la reddition de comptes — sur une fausse interprétation de ce contrat.

— Erreurs matérielles, faux ou doubles emplois non établis.

— Pièces arguées de faux. Rejet : elles n'ont pas été découvertes depuis les arrêtés de compte, elles ont, au contraire, figuré par les éléments du compte et contiennent de simples inexactitudes résultant de la confusion produite par les événements de guerre.

(*) Les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Romieu ont été publiées dans la *Gazette des Tribunaux* du 19 mars 1893.

Compromis. — Transaction. — Un ministre peut consentir au nom de l'État : un compromis — une transaction.

— La stipulation d'après laquelle les questions, ne pouvant être tranchées au moyen des conventions intervenues, seraient résolues à l'amiable entre les représentants des parties, constitue un compromis. — Elle ne fait pas obstacle à ce que les difficultés contentieuses soient portées devant la juridiction compétente, ni à ce que le ministre leur refuse son approbation.

Délai. — Prorogation. — Un ministre peut, en s'appuyant sur la force majeure, accorder, pour la justification de créances contre l'État, une prorogation des délais fixés par une convention.

Force majeure. — Dans les marchés passés au nom de l'État, les ministres peuvent, sans excéder leurs pouvoirs, accepter pour l'administration les conséquences des cas de force majeure.

Obligation sans cause. — On ne doit pas considérer comme telle l'obligation contractée par un ministre, au nom de l'État, de payer des transports justifiés par les seules écritures des compagnies de chemins de fer.

Transports. Réquisition. Prix. — Décidé, par application des conventions passées entre les parties, que les transports réquisitionnés pendant la guerre devaient être payés sur la même base que les transports effectués sans réquisition.

Vu : 1° la requête, pour les compagnies des chemins de fer du Nord, de l'Est, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Midi, de Paris à Orléans, et de l'Ouest, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision, en date du 14 septembre 1885, par laquelle le ministre de la guerre a enjoint auxdites compagnies de reverser au Trésor public une somme de 823.805f,30 qui leur aurait été allouée en trop dans la liquidation des transports effectués par elles pour le compte de l'administration de la guerre, tant pendant la période de la guerre, du 15 juillet 1870 au 31 juillet 1871, que pendant la période normale du 1er août 1871 au 31 décembre de la même année;

Vu : 2° la requête pour : 1° la commission syndicale des compagnies de chemins de fer pour les transports de l'État; 2° les six compagnies de chemins de fer du Nord, de l'Est, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Midi, de Paris à Orléans, de l'Ouest et tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision, du 29 octobre 1891, par laquelle le ministre de la guerre a prononcé la nullité de la transaction du 20 juin 1877, ayant servi

de base au règlement des transports effectués pendant la période de guerre, prescrit en principe le reversement au Trésor public de toutes les sommes touchées en vertu de cette transaction, et enjoint aux compagnies de reverser à titre de provision une somme de 287.387f,23, afférente à quinze articles admis à tort en liquidation, soit parce que les pièces de justification produites étaient fausses ou irrégulières, soit parce que l'administration de la guerre ne devait pas des frais de camionnage pour des transports effectués sur des embranchements;

. . . . . .

Considérant que les deux recours ci-dessus visés sont connexes; qu'il y a lieu, dès lors, de les joindre pour y statuer par une seule décision;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, pour les transports militaires effectués pendant la guerre de 1870-71 les compagnies de chemins de fer ont réclamé, par application d'un traité en date du 10 février 1868, la somme de 57.255.116f,95; qu'avant tout règlement, il a été ordonnancé au profit des compagnies une somme de 50.016.614f,15, mais que les conditions du règlement à intervenir ont été déterminées dans une convention, du 15 juillet 1872, passée entre le Ministre de la guerre et les compagnies et approuvée par le Président de la République;

Considérant que, par cette convention, à raison des circonstances tout exceptionnelles dans lesquelles avaient été opérés, sur un territoire envahi, les transports qu'il s'agissait de liquider, les compagnies ont été dispensées de l'obligation de rapporter les justifications prescrites par le traité de 1868, autorisées à produire comme pièces justificatives des extraits de leurs propres écritures et déchargées des pénalités prévues pour le cas de retard dans les livraisons, mais qu'en compensation des concessions faites aux compagnies par l'État, ce dernier a obtenu certains avantages, notamment une réduction de 5 p. 100 sur le résultat général du règlement;

Considérant que les commissions de vérification instituées par le Ministre de la guerre pour procéder au règlement des transports par application de la convention de 1872 n'ont admis les demandes des compagnies que pour 45.315.961f,09; que ces dernières n'ont pas accepté ce règlement et qu'elles ont maintenu leurs précédentes demandes, mais seulement en vue d'obtenir l'allocation d'une somme complémentaire de 6.790.834f,40;

Considérant que l'administration de la guerre négociait alors

le renouvellement avec les compagnies du traité de 1868, et que ces dernières y mettaient pour condition qu'il serait procédé à un nouvel examen de leurs factures; que le Ministre de la guerre et les compagnies, pour mettre fin à leurs désaccords, ont conclu la transaction du 20 juin 1877, dont l'exécution, constatée d'après un arrêté de décompte définitif du 1er juillet 1879, a eu pour résultat de réduire à 1.521.019f,01 le trop-perçu des compagnies sur la provision de 50.016.614f,15, reçue par elles;

Considérant que le versement, fait à l'État par les compagnies, du montant du débet mis à leur charge a eu pour effet de rendre définitif le règlement des comptes des transports militaires opérés par elles pendant la guerre;

Mais considérant qu'à la suite de vérifications qui auraient amené la découverte d'erreurs dans l'application des prix, de doubles et faux emplois et même de faux, le gouvernement a été invité à poursuivre le reversement de toutes sommes indûment payées aux compagnies, et que le Ministre de la guerre, en prenant les décisions attaquées, a déféré à cette invitation;

Considérant que les compagnies invoquent, à l'appui de leur recours contre la décision du 14 septembre 1885, la transaction du 20 juin 1877 arguée de nullité par le Ministre de la guerre dans sa décision du 29 octobre 1891, qui fait l'objet du second recours; qu'il y a lieu, en conséquence, de statuer tout d'abord sur la validité de la transaction du 20 juin 1877;

En ce qui concerne la transaction du 29 juin 1877 :

Considérant que le Ministre de la guerre soutient que cette transaction doit être réputée nulle et non avenue comme contenant des stipulations auxquelles il ne pouvait appartenir à un ministre de donner un consentement valable; que les stipulations auxquelles se réfère le ministre sont celles des articles 1, 2, 3 et 19;

Considérant que, d'après l'article 1er, en l'absence de lettre de voiture ou de réquisition en tenant lieu, les transports, justifiés par les seules écritures des compagnies, sont réglés d'après les vitesses mentionnées sur ces écritures, sans qu'il y ait lieu de rechercher quelle a été la vitesse effective, et que, d'après l'article, il est admis que l'immobilisation des wagons, dont le stationnement est réclamé dans les comptes des compagnies de chemins de fer, a été amenée par des événements militaires; qu'en conséquence, les compagnies ne devront justifier que le fait et non la cause du stationnement;

Considérant que le Ministre de la guerre prétend que ces stipu-

lations ont eu pour résultat de mettre à la charge de l'État des transports dont la réalité n'était pas établie, et aussi les conséquences d'événements de force majeure;

Considérant, d'une part, que dans l'exécution des marchés passés pour le service de leurs départements respectifs, rien ne s'oppose à ce que les ministres acceptent pour l'administration les conséquences des cas de force majeure; que, d'autre part, les transports justifiés par les seules écritures des compagnies ne peuvent être assimilés à des transports non exécutés; que ce mode de justification ne saurait être considéré comme ayant eu pour but et pour effet d'engendrer contre l'État des créances sans cause d'obligations préexistantes, et entachant de nullité pour ce motif la transaction de 1877;

Considérant que, si l'article 3 stipule que les factures de transports, qui ont été produites après l'expiration des délais fixés par l'article 8 de la convention du 15 juillet 1872 ainsi que celles qui seraient présentées à l'administration avant l'approbation de la transaction par le Ministre de la guerre, seront liquidées dans la forme ordinaire, mais avec une retenue supplémentaire de 20 p. 100, cette stipulation n'a fait que proroger les délais primitivement fixés par la convention de 1872, aux termes de laquelle les compagnies avaient été relevées, à raison de la force majeure, des déchéances édictées par le traité de 1868, et que la prorogation dont s'agit, fondée sur le même motif, a pu faire de la part du ministre l'objet d'un consentement engageant l'État;

Considérant enfin que l'article 10 stipule que toutes les questions qui ne peuvent être tranchées au moyen du traité des transports de la guerre ou de la convention du 15 juillet 1872 seront résolues à l'amiable entre le représentant dûment autorisé de l'administration de la guerre et l'agent général des compagnies auquel celles-ci donnent pleins pouvoirs à cet effet, que cette stipulation ne constitue pas un compromis ayant pour effet d'établir un arbitrage pour le jugement de contestations nées ou à naître; qu'elle témoigne simplement de l'intention commune des parties contractantes de chercher à prévenir les contestations par une entente de leurs mandataires; mais qu'elle ne faisait pas obstacle, si cette entente ne pouvait se réaliser, à : que les difficultés contentieuses fussent portées devant la ıridiction compétente, qu'elle ne faisait pas obstacle davantage ce que le Ministre refusât son approbation à la liquidation roposée par son représentant;

Considérant, en outre, qu'aucune disposition de loi ou de

règlement n'interdit à l'État la faculté de transiger et que de tout ce qui précède il résulte que la convention de 1877 doit être reconnue comme valable et sortir son plein et entier effet; que, toutefois, nonobstant l'article 59 de la convention susindiquée et le libellé de l'arrêté de compte définitif du 1er juillet 1879, le ministre est recevable à poursuivre le redressement des comptes dans les termes du droit commun;

En ce qui concerne les reversements ordonnés à titre de provision par la décision du 29 octobre 1891 :

Considérant que ces reversements prescrits pour quinze articles énumérés dans la décision attaquée ne pourraient être maintenus à la charge des compagnies par application de l'article 541 du Code de procédure civile, que dans le cas où le ministre de la guerre rapporterait la preuve que ces articles ont été admis en liquidation par suite d'erreurs matérielles, de faux ou doubles emplois; que cette preuve n'a été faite pour aucun des articles visés dans la décision ministérielle; que le Ministre n'est pas recevable à se prévaloir aujourd'hui de l'insuffisance des justifications faites par les compagnies; qu'il appartenait à l'administration de la guerre, avant d'arrêter définitivement la liquidation, de procéder à toutes les investigations qui lui auraient paru utiles pour contrôler l'exactitude et l'authenticité des pièces produites par les compagnies, mais qu'il ne lui appartient plus maintenant, revenant sur ses appréciations antérieures, de contester la valeur des pièces qu'elle a acceptées comme base du règlement devenu définitif;

Mais considérant que le ministre de la guerre ne se borne pas à alléguer des erreurs matérielles, des faux ou doubles emplois dans les comptes de transports, qu'il prétend en outre relever des faux dans les pièces jointes par les compagnies;

En ce qui concerne les pièces arguées de faux :

Considérant, d'une part, qu'il n'est pas allégué qu'une seule de ces pièces ait été découverte depuis les arrêtés de compte; qu'il résulte, au contraire, de l'instruction qu'elles ont toutes figuré au nombre des éléments du compte et qu'elles ont comme telles été connues de l'administration de la guerre;

Considérant, d'autre part, que le Ministre n'apporte aucune justification de nature à faire supposer que les mentions et signatures incriminées soient l'œuvre des compagnies ou de personnes à leur service, qu'en tenant ces inexactitudes matérielles pour établies elles trouvent leur explication dans la confusion produite par les événements de guerre, sans que rien dans l'instruction

permette de les rattacher à une intention frauduleuse; qu'au surplus s'agissant de transports dont l'exécution est constatée par les pièces jointes au dossier, les compagnies étaient sans intérêt aucun à l'existence de ces prétendus faux; qu'en conséquence les compagnies requérantes sont fondées à demander l'annulation dans son ensemble de la décision du 29 octobre 1891;

SUR LE RECOURS DIRIGÉ CONTRE LA DÉCISION DU 14 SEPTEMBRE 1885 : — *En ce qui touche les transports effectués pendant la période de guerre :*

1° *Sur le retranchement d'une somme de* 800.140f,40 *pour inapplication aux compagnies qui avaient été réquisitionnées, de l'article 54 du cahier des charges des concessions :*

Considérant que le ministre de la guerre prétend que les transports effectués pendant la guerre par les compagnies de l'Est, du Nord, de Paris-Lyon-Méditerranée et de l'Ouest, lesquelles avaient été réquestionnées, ont été à tort liquidés d'après les prix du traité du 10 février 1868, et non d'après la base indiquée au deuxième paragraphe de l'article 54 du cahier des charges des concessions, lequel porte : « Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des ports desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition pour la moitié de la taxe du même tarif (tarif fixé par le présent cahier des charges), tous ses moyens de transports »;

Mais considérant que la convention de 1872 passée indistinctement avec toutes les compagnies de chemins de fer a admis comme base unique du règlement des transports de la période de guerre les prix du traité de 1868 sans faire aucune distinction entre les transports effectués par les compagnies avec ou sans réquisition préalable;

Considérant que la convention de 1872 est devenue la loi des parties et que le ministre ne saurait à son gré invoquer tour à tour la convention de 1872 et le cahier des charges; que la convention de 1872 forme un tout indivisible qui a été exécuté intégralement dans sa forme et teneur;

Considérant, au surplus, que dans le cas même où l'assentiment du Ministre à ladite convention aurait été le résultat d'une erreur d'une appréciation de sa part sur l'étendue des avantages pouvant résulter pour l'État de l'application de l'article 54 du cahier des charges, cette erreur ne serait pas du nombre de celles qui peuvent donner lieu à un redressement de comptes définitivement arrêtés;

2° *Sur le retranchement d'une somme de* 8.663f,90 *pour inapplication aux mêmes compagnies de l'article* 42 *du même cahier des charges en ce qui concerne les blés et farines :*

Considérant qu'il résulte des termes de l'article 42, qu'il n'est susceptible d'aucune application aux faits de la cause;

3° *Sur le retranchement d'une somme de* 2.749f,70 *afférente à des transports dont l'exécution n'aurait pas été établie par des pièces justificatives suffisantes :*

Considérant qu'il résulte du motif même invoqué par le ministre à l'appui de sa décision que le retranchement dont s'agit a eu lieu en dehors des cas prévus par l'article 541 du Code de procédure civile;

4° *Sur le retranchement d'une somme de* 11.715f,85 *pour des doubles et triples emplois :*

Considérant que le Ministre ne rapporte pas la preuve des doubles et triples emplois qu'il allègue;

En ce qui touche les transports effectués du 1er *août* 1871 *au* 31 *décembre* 1871 *:*

1° *Sur le retranchement d'une somme de* 326f,30 *pour évaluation inexacte des distances :*

Considérant que les transports ayant donné lieu à ce retranchement ont été réglés d'après le tableau des distances annexé au traité de 1868; que le ministre de la guerre soutient que les indications de ce tableau sont simplement énonciatives et doivent être rectifiées, s'il est reconnu en fait que ces distances ne concordent pas avec celles servant de bases aux tarifs homologués par le ministre des travaux publics; que les compagnies soutiennent, au contraire, que les indications du tableau ont un caractère conventionnel et sont, par suite, obligatoires pour les parties; que ces prétentions respectives démontrent que, par la décision attaquée, le Ministre ne s'est pas borné à rectifier une erreur matérielle du compte, mais qu'il a résolu une question d'interprétation du contrat qui ne pouvait plus être discutée après le règlement définitif des comptes; que, dès lors, la décision attaquée doit être annulée de ce chef;

2° *Sur le retranchement d'une somme de* 249f,05 *pour double emploi :*

Considérant que les pièces du dossier n'établissent pas l'existence du double emploi relevé dans la décision ministérielle... (Décisions ci-dessus visées annulées. Compagnies déchargées de l'obligation de reverser au Trésor public les sommes indiquées dans lesdites décisions. État condamné aux dépens.)

(N° 30)

[18 mars 1893]

ours d'eau. — Association syndicale. — Taxes. — Périmètre des terrains. Compétence. — Réclamations. — Délai. — (Association syndicale du Grand-Vey contre sieurs Leduc.)

Compétence du conseil de préfecture pour rechercher — à l'occasion d'une demande en décharge de taxes — si les terrains imposés devaient être compris dans le périmètre de l'association syndicale.

Réclamation dans laquelle le signataire dénie sa qualité d'associé, présentée dans le délai de quatre mois à partir de la notification individuelle du premier rôle des taxes : recevabilité.

. . . . . .

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée par l'association syndicale quérante :*

Considérant que l'association syndicale du Grand-Vey n'établit s que les consorts Leduc aient reçu notification individuelle l'extrait du rôle plus de quatre mois avant la date de l'enregistrement de leur réclamation au greffe du conseil de préfecture; que, dès lors, elle n'est pas fondée à leur opposer la déchéance tirée de l'article 17 de la loi du 21 juin 1865;

AU FOND :

Considérant que les consorts Leduc, pour demander décharge la taxe syndicale à laquelle ils avaient été imposés en 1889 r le rôle de l'association du Grand-Vey, soutenaient que leurs rains étaient situés en dehors de la zone exposée aux inondations et concluaient subsidiairement à ce que l'examen des ux fût renvoyé aux experts; qu'aux termes de l'article 16 de loi de 1865, le conseil de préfecture, saisi de cette réclamation, it compétent pour rechercher si les terrains dont s'agit avaient à bon droit compris dans le périmètre de l'association ; ainsi avec raison qu'avant faire droit au fond, il a ordonné expertise sur ce point... (Rejet.)

(N° 31)

[24 mars 1893]

Communes. — Droits de stationnement sur les dépendances de la grande voirie fluviale et terrestre. — Décret. — Recours pour excès de pouvoir. — (Commune du Pecq.)

Le décret par lequel le Président de la République modifie, en vue de faciliter la navigation et d'assurer la liberté du commerce, les propositions d'un conseil municipal relatives au tarif des droits à percevoir par la commune sur les dépendances d'un fleuve et de routes nationales, n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'État par la voie contentieuse (*).

. . . . . .

CONSIDÉRANT que la commune du Pecq soutient que le décret attaqué n'a pu sans excès de pouvoir supprimer divers droits et établir certaines exemptions de taxe, contrairement au projet de tarif dont ladite commune avait demandé l'approbation à l'administration supérieure;

Considérant que, si, d'après les articles 93 et 133 de la loi du 5 avril 1884, les communes ont la faculté de percevoir des droits de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique, les rivières, ports et quais fluviaux et autres lieux publics, aucun tarif ne peut être établi, aux termes dudit article 98, que sous les réserves imposées par l'article 7 de la loi du 11 frimaire an VII, c'est-à-dire lorsque l'administration a reconnu qu'il n'aura pas pour effet de gêner la navigation, la circulation et la liberté du commerce;

Considérant que le décret ci-dessus visé du 24 novembre 1888, par lequel le gouvernement a fixé le tarif des droits de stationnement que la commune requérante a été autorisée à percevoir sur le port du Pecq sur la Seine et ses berges, ainsi que sur les routes nationales n°s 13 et 190, a été pris dans l'exercice des pouvoirs d'administration que lui ont conférés les lois précitées des 11 frimaire an VII et 5 avril 1884, en vue d'assurer la facilité de la navigation et la liberté du commerce; que, dès lors, ledit

(*) Voy. 12 août 1889, ville de Bourges, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 493, — et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Le Vavasseur de Précourt.

décret n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'État par la voie contentieuse... (Rejet.)

(N° 32)

[24 mars 1893]

Communes. — Distribution d'eau. — Concession n'impliquant pas le retrait de concessions antérieurement accordées et limitée d'ailleurs à la distribution des eaux provenant d'un cours d'eau déterminé; rejet de la demande d'indemnité basée sur le maintien des canalisations relatives à des eaux d'autre provenance. — (Ville de Cauterets contre Société des Eaux de Cauterets.)

Procédure. — Arrêté par défaut : caractère non contesté par le défendeur qui a conclu au rejet de l'opposition au fond; recevabilité du pourvoi contre le deuxième arrêté qui rejette l'opposition (*).

. . . . . .

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR TIRÉE *de ce que l'arrêté du 10 juillet 1888, mal à propos qualifié d'arrêté par défaut, serait devenu définitif :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la ville n'avait ni présenté de défenses, ni pris de conclusions avant l'arrêté susdaté; que la Société des Eaux, loin de contester la recevabilité de l'opposition formée par la ville contre cet arrêté a formellement reconnu qu'il avait été rendu par défaut et a conclu sur le fond au rejet de l'opposition; qu'il n'y a ainsi lieu de s'arrêter à la fin de non-recevoir soulevée par elle;

AU FOND :

Considérant que, pour admettre le principe d'une indemnité en faveur de la Société des Eaux, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que, en autorisant des tiers à poser des tuyaux pour une conduite d'eau à travers la rue et le chemin dits du Mamelon-Vert, la ville aurait porté atteinte au droit résultant pour le sieur Bérot, auquel la Société s'est substituée, du traité du 29 janvier 1884 et de l'article 1er du cahier des charges y annexé;

(*) Comp. 12 juin 1891, ville de Maubeuge, *Ann.* 1892, p. 1115.

Mais considérant, d'une part, que ce traité n'aurait pu valablement stipuler le retrait d'autorisations régulièrement données avant 1884 et qu'en admettant même que la ville eût, ainsi que le soutient la Société, concédé au sieur Bérot un véritable monopole, l'étendue en serait exclusivement limitée aux eaux du gave du Lutour, les seules ayant fait l'objet du traité de 1884, alors que les conduites dont la suppression est demandée ne sont alimentées que par les eaux du gave de Gambasque;

Considérant, d'autre part, qu'aucune disposition du traité susdaté ou du cahier des charges y annexé, n'a eu pour but et n'a pu avoir pour effet d'accorder au sieur Bérot le droit exclusif de placer sous les voies publiques communales des conduites pour la distribution des eaux; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a, par l'arrêté attaqué, reconnu le droit de la Société à une indemnité et a prescrit une expertise à l'effet d'en évaluer le montant... (Arrêté annulé. La demande d'indemnité de la Société des Eaux de Cauterets est rejetée. Dépens supportés par la Société des Eaux.)

(N° 33)

[24 mars 1893]

Communes. — Chemins vicinaux. — Usurpation. — Question préjudicielle. Exception de litispendance. — (Sieur Giraudet.)

L'établissement d'une clôture sur le sol d'un chemin vicinal, dont les limites ont été régulièrement déterminées, constitue une usurpation. — L'arrêté fixant les limites du chemin a incorporé ipso facto *à la voie publique le sol compris dans les limites qu'il détermine.*

Procédure. — Le conseil de préfecture, régulièrement saisi d'une contravention pour usurpation, doit statuer, nonobstant l'exception de litispendance opposée par le contrevenant et tirée de ce que la juridiction civile serait saisie de la question de propriété.

. . . . . .

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que le tribunal civil aurait été saisi de la contestation portée devant le conseil de préfecture et de ce que*

ce conseil n'aurait pas suffisamment motivé le rejet de l'exception de litispendance soulevée devant lui :

Considérant que le fait imputé au requérant constituait une usurpation sur le domaine public dont il appartenait au conseil de préfecture de connaître, et que l'exception de litispendance ne pouvait être soulevée devant cette juridiction complètement saisie; que, d'ailleurs, l'arrêté attaqué est suffisamment motivé sur ce point;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Giraudet a établi une clôture et construit un bâtiment en saillie sur les limites du chemin de grande communication n° 8, telles qu'elles ont été déterminées par l'arrêté du préfet, en date du 26 février 1853, ordonnant l'élargissement de ce chemin; que cet arrêté a eu pour effet, conformément à l'article 15 de la loi du 21 mai 1836, d'incorporer définitivement au chemin le sol compris dans les limites qu'il détermine et que le droit des propriétaires riverains s'est, dès ce moment, résolu à un droit en indemnité; que, dès lors, c'est avec raison que, sans s'arrêter à la question de propriété soulevée devant lui, le conseil de préfecture a condamné le requérant à enlever la clôture et à démolir le bâtiment en saillie sur le chemin n° 8, à restituer le sol usurpé et en outre aux frais du procès-verbal... (Rejet.)

(N° 34)

[24 mars 1893]

Cours d'eau non navigables. — Arrosage. — Association syndicale. — Budget. Présidence du syndic le plus ancien, à défaut par le président et le vice-président élus d'accepter leurs fonctions : régularité. — (Sieur Coussen.)

. . . . . .

CONSIDÉRANT que, pour demander au ministre de l'agriculture l'annulation de la délibération du syndicat de l'Oued-Magoun en date du 18 septembre 1890, le requérant soutenait que c'est à tort que le préfet d'Oran avait désigné pour présider la réunion du syndicat l'un des syndics qui n'était ni le président, ni le vice-président, élus dans une précédente séance;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le président et le vice-président ayant refusé d'accepter les fonctions auxquelles ils avaient été élus, le préfet s'est borné à rappeler que, d'après l'article 17 des statuts de l'association, c'était au premier syndic dans l'ordre du tableau, qu'il appartenait de présider le syndicat; que, dans ces circonstances, en admettant que le requérant soit recevable à déférer au Conseil d'État pour excès de pouvoir la décision par laquelle le Ministre de l'agriculture a rejeté sa réclamation, son moyen manque en fait; que, dès lors, sa requête doit être rejetée... (Rejet.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 35)

[3 janvier 1894]

Réorganisation du personnel des commis des ponts et chaussées.

Monsieur le Préfet, j'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un décret de M. le Président de la République, en date du 3 janvier 1894, rendu sur ma proposition, le Conseil d'État entendu, et qui porte réorganisation du personnel des commis des ponts et chaussées.

La mesure relative à l'augmentation générale des traitements recevra son exécution à dater du 1er janvier 1894.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
JONNART.

DÉCRET.

Le Président de la République française,
Vu la loi du 5 juillet 1850;
Vu le décret du 9 juin 1888;
Vu les lois du 18 mars et du 15 juillet 1889;
Vu le règlement d'administration publique du 28 janvier 1892, rendu en exécution de la loi du 15 juillet 1889;
Vu la loi de finances portant fixation du budget de 1894;
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;
Le Conseil d'État entendu,
Décrète :
Art. 1er. — Les commis des ponts et chaussées sont affectés au service des bureaux des ingénieurs des ponts et chaussées ou adjoints aux conducteurs pour les études et la surveillance des

travaux et pour la surveillance et la police du domaine public de la grande voirie.

Ils peuvent être temporairement affectés par le Ministre des travaux publics aux bureaux des ingénieurs des mines; ils sont alors désignés sous le nom de *Commis des mines* pendant toute la durée de cette affectation.

Art. 2. — Les commis sont divisés en six classes dont le traitement annuel est fixé ainsi qu'il suit :

Principaux (1/20e au maximum de l'effectif total). .	2.400
1re classe.	2.000
2e classe	1.700
3e classe	1.400
4e classe	1.200
Stagiaires.	1.000

Les commis peuvent recevoir, s'il y a lieu, des indemnités de résidence et les autres allocations accessoires prévus par les règlements en vigueur.

Art. 3. — Les commis des ponts et chaussées sont nommés et promus par le Ministre des travaux publics, qui détermine l'effectif de chaque classe d'après les ressources budgétaires.

Art. 4. — Tous les commis débutent par le grade de commis stagiaire à l'exception :

1° Des agents inférieurs des ponts et chaussées comptant au moins un an de service et ayant satisfait à l'examen prévu à l'article 6 ci-après ou étant pourvus d'un certificat ou diplôme dispensant de l'examen ; ces agents débutent par la 4e classe;

2° Des candidats admissibles au grade de conducteur des ponts et chaussées ou de contrôleur des mines, qui débutent par la 3e classe.

Art. 5. — Tous les emplois de commis stagiaire sont réservés aux anciens sous-officiers présentés en vertu de l'article 24 de la loi du 18 mars 1889, par la commission de classement siégeant au Ministère de la guerre, ou aux anciens militaires gradés remplissant les conditions déterminées par le règlement d'administration publique du 28 janvier 1892, rendu en exécution de la loi du 15 juillet 1889.

A défaut de candidats de cette catégorie, le Ministre des travaux publics peut nommer le nombre de commis stagiaires nécessaire aux besoins du service, en se conformant aux conditions déterminées par l'article 5 du règlement d'administration publique du 28 janvier 1892 et par l'article 6 du présent décret.

Art. 6. — Nul ne peut être nommé commis stagiaire, par application du dernier paragraphe de l'article précédent, s'il n'est Français, âgé de seize ans au moins et de vingt-huit ans au plus et s'il n'a été déclaré admissible soit en raison des titres par lui produits conformément au paragraphe 2 du présent article, soit à la suite d'un examen portant sur les connaissances ci-après :

Écriture. — Principes de la langue française. — Arithmétique élémentaire. — Exposition du système métrique des poids et mesures. — Notions de géométrie relatives à la mesure des angles, des surfaces et des solides. — Éléments de dessin linéaire.

Sont dispensés de l'examen : 1° les candidats déclarés admissibles aux épreuves du 2e degré dans le concours pour le grade de conducteur des ponts et chaussées; 2° les candidats pourvus du diplôme du baccalauréat ès sciences ou du diplôme du baccalauréat de l'enseignement secondaire classique; 3° les candidats pourvus du diplôme du baccalauréat de l'enseignement secondaire spécial ou moderne; 4° les anciens élèves diplômés des écoles nationales d'arts et métiers; 5° les anciens élèves diplômés des écoles des maîtres mineurs d'Alais et de Douai.

Tout candidat, qu'il soit ou non dispensé de l'examen, adressera, avant le 1er janvier, sa demande au Ministre des travaux publics en y joignant : 1° son acte de naissance et, s'il y a lieu, une pièce authentique établissant sa qualité de Français; 2° un extrait négatif du casier judiciaire; 3° une note relatant ses antécédents; 4° une copie des diplômes ou certificats qu'il a obtenus, certifié conforme par l'ingénieur du service ordinaire des ponts et chaussées de sa résidence; 5° une déclaration signée de lui faisant connaître par ordre de préférence les départements dans lesquels il demande à servir comme commis stagiaire.

Le Ministre, sur le rapport de l'ingénieur en chef du service ordinaire et sur l'avis du préfet, arrête pour chaque département la liste des candidats autorisés à se présenter à l'examen et fixe le nombre maximum de ceux qui pourront être déclarés admissibles.

L'examen a lieu, dans chaque département, suivant les nécessités du service et aux époques fixées par le Ministre des travaux publics, devant une commission composée d'un ingénieur en chef et de deux ingénieurs ordinaires, sous-ingénieurs ou conducteurs des ponts et chaussées.

Le Ministre arrête la liste des candidats déclarés admissibles

au grade de commis stagiaire des ponts et chaussées soit d'après les procès-verbaux d'examen, soit d'après la vérification des titres dispensant de l'examen et d'après le résultat des enquêtes faites par les ingénieurs en chef et les préfets.

Art. 7. — La durée du stage est d'un an.

A l'expiration du stage, l'ingénieur en chef du service auquel un stagiaire est attaché adresse au Ministre des travaux publics, par l'intermédiaire du préfet, un rapport sur l'aptitude de ce stagiaire, sa conduite et sa manière de servir.

Le Ministre, sur le vu de ce rapport, nomme, s'il y a lieu, le stagiaire à la 4e classe du grade de commis.

Les stagiaires qui n'obtiennent pas la 4e classe à l'expiration de leur année de stage sont immédiatement licenciés sans avoir droit à aucune indemnité.

Art. 8. — Les commis de 3e classe sont pris : 1° parmi les commis de 4e classe comptant au moins trois ans de service en cette qualité et déclarés admissibles aux épreuves du second degré dans un des concours pour le grade de conducteur des ponts et chaussées ; 2° parmi les candidats déclarés admissibles au grade de conducteur des ponts et chaussées ou de contrôleur des mines et qui n'auraient pas encore été pourvus d'un emploi de ce grade.

Tout commis de 4e classe qui aurait laissé passer quatre concours pour le grade de conducteur des ponts et chaussées sans obtenir le certificat d'admissibilité aux épreuves du deuxième degré est licencié immédiatement après le quatrième concours.

Toutefois le Ministre peut, s'il le juge convenable, lui allouer, à titre gacieux, une indemnité de licenciement au plus égale à six mois de traitement.

Par l'application du paragraphe 2 du présent article, il n'est pas tenu compte des concours qui ont pu avoir lieu pendant la durée du service militaire du commis ou pendant les six mois qui ont suivi sa libération.

Art. 9. — Les commis de 2e classe sont pris parmi les commis de 3e classe comptant au mois trois ans de service depuis leur dernier avancement.

Art. 10. — Les commis de 1re classe sont pris parmi les commis de 2e classe comptant au moins cinq ans de grade dans la 2e classe.

Les commis principaux sont pris parmi les commis de 1re classe comptant au moins vingt-cinq ans de service et au moins sept ans de grade dans la 1re classe.

Art. 11. — L'ingénieur en chef de chaque service détermine emploi et la résidence des commis. Il informe le Ministre des aux publics des changements de résidence qu'il a prononcés.

Art. 12. — Les commis des ponts et chaussées peuvent être is en disponibilité soit par défaut d'emploi, soit pour cause de aladie ou d'infirmités temporaires entraînant cessation du avail pendant plus de trois mois. Ils conservent la moitié du aitement de leur grade sans accessoire; ils peuvent obtenir les ux tiers lorsque la disponibilité a pour cause le défaut emploi.

Ils peuvent, comme les conducteurs des ponts et chaussées et ns les mêmes conditions, être placés dans la situation de rvice détaché.

Art. 13. — Un congé sans traitement est accordé pendant la urée obligatoire de leur service militaire aux commis appelés us les drapeaux. A l'époque de leur libération les emplois sponibles leur sont attribués de préférence.

Le temps passé sous les drapeaux pour l'accomplissement de r service obligatoire compte pour l'avancement au même re que le temps de service effectif de commis.

Art. 14. — Les dispositions relatives à la discipline des conteurs sont applicables aux commis.

Art. 15. — Le décret du 9 juin 1888 est abrogé.

Dispositions transitoires.

Art. 16. — Les dispositions de l'article 8 du présent décret ne nt pas applicables aux commis de 4e classe en service à la date sa promulgation.

Art. 17. — Le Ministre des travaux publics est chargé de xécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal officiel* au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 3 janvier 1894.

CARNOT.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,

JONNART.

(N° 36)

[3 janvier 1893]

Circulaire suivie du décret concernant le traitement des conducteurs des ponts et chaussées.

Monsieur le Préfet, le Parlement, en votant le budget de 1894, a alloué au Ministère des travaux publics un supplément de crédit de 578.000 francs destiné à améliorer la situation des conducteurs des ponts et chaussées.

J'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un décret de M. le Président de la République, en date du 3 janvier 1894, ayant pour objet d'assurer l'exécution de la mesure dont il s'agit.

Ces nouvelles dispositions sont applicables à partir du 1er janvier 1894.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Recevez, etc.

Le Ministre des Travaux publics,

JONNART.

DÉCRET.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

Vu les décrets des 13 octobre 1851, 11 janvier 1884 et 13 février 1890;

Vu la loi de finances portant fixation du budget de l'exercice 1894;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le traitement des conducteurs des ponts et chaussées, non compris les indemnités de résidence qui peuvent leur être accordées par le Ministre des travaux publics, sont fixés comme il suit :

Conducteurs principaux	3.800fr 3.400
Conducteurs de 1re classe	3.000
Conducteurs de 2e classe	2.600
Conducteurs de 3e classe	2.200
Conducteurs de 4e classe	1.900

Le Ministre des travaux publics détermine l'effectif des conducteurs des diverses classes dans la mesure des ressources budgétaires et en répartissant les agents dans chaque classe d'après les proportions suivantes de l'effectif total :

Conducteurs principaux, au plus	1/5e
Conducteurs de 1re classe, au plus	1/5e
Conducteurs de 2e classe, au plus	1/5e
Conducteurs de 3e classe, au plus	1/5e
Conducteurs de 4e classe, au moins	1/5e

Art. 2. — Nul ne peut être nommé conducteur principal s'il ne compte au moins trois ans de services en qualité de conducteur de 1re classe.

Pour obtenir une élévation de classe, les conducteurs doivent compter au moins trois ans de service dans la classe immédiatement inférieure.

Le traitement de 3.800 francs ne peut être accordé qu'aux conducteurs principaux comptant au moins cinq ans de grade et vingt-cinq ans de service comme conducteur.

Art. 3. — Sont abrogées les dispositions des règlements susvisés contraires au présent décret.

. . . . . .

(N° 37)

[3 janvier 1893]

Circulaire suivie du décret concernant le traitement des contrôleurs des mines.

Monsieur le Préfet, le Parlement, en votant le budget de 1894, a alloué au Ministère des travaux publics un supplément de crédit destiné à améliorer la situation des contrôleurs des mines.

J'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un décret de M. le Président de la République, en date du 3 janvier 1894,

ayant pour objet d'assurer l'exécution de la mesure dont il s'agit.

Ces nouvelles dispositions sont applicables à partir du 1er janvier 1894.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef des mines et à MM. les Ingénieurs en chef des contrôles de chemins de fer.

Recevez, etc.

Le Ministre des Travaux publics,

JONNART.

DÉCRET.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

Vu les décrets des 24 décembre 1851, 11 janvier 1884 et 13 février 1890;

Vu la loi de finances portant fixation du budget de l'exercice 1894;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les traitements des contrôleurs des mines, non compris les indemnités de résidence qui peuvent leur être allouées par le Ministre des travaux publics, sont fixés comme il suit :

Contrôleurs principaux	3.800fr 3.400
Contrôleurs de 1re classe	3.000
Contrôleurs de 2e classe	3.600
Contrôleurs de 3e classe	2.200
Contrôleurs de 4e classe	1.900

Le Ministre des travaux publics détermine l'effectif des contrôleurs des mines des diverses classes dans la mesure des ressources budgétaires et en répartissant les agents dans chaque classe, d'après les proportions suivantes de l'effectif total :

Contrôleurs principaux, au plus	1/5e
Contrôleurs de 1re classe, au plus	1/5e
Contrôleurs de 2e classe, au plus	1/5e
Contrôleurs de 3e classe, au plus	1/5e
Contrôleurs de 4e classe, au moins	1/5e

Art. 2. — Nul ne peut être nommé contrôleur principal s'il ne compte au moins trois ans de service en qualité de contrôleur de 1re classe.

Pour obtenir une élévation de classe, les contrôleurs doivent compter au moins trois ans de service dans la classe immédiatement inférieure.

Le traitement de 3.800 francs ne peut être accordé qu'aux contrôleurs principaux comptant au moins cinq ans de grade et vingt-cinq ans de service comme contrôleur.

Art. 3. — Sont abrogées les dispositions des règlements susvisés contraires au présent décret.

. . . . . .

(N° 38)

[10 janvier 1893]

Fixation des classes de début et des classes les plus élevées qui peuvent être attribuées aux agents inférieurs dans chaque service.

Monsieur le Préfet, aux termes de l'article 6 du décret du 17 août 1893, le Ministre des travaux publics fixe pour chaque section de voie navigable la classe par laquelle débutent les éclusiers, pontiers et baragistes et la classe la plus élevée à laquelle ils peuvent arriver sur cette section.

J'ai l'honneur de vous adresser un exemplaire du tableau que j'ai fait établir en exécution de cette prescription.

Les agents actuellement en fonctions qui sont en possession d'une classe plus élevée que celle que comporte le service dont ils font partie conserveront cette classe à titre personnel, mais leurs successeurs seront nécessairement nommés dans les conditions fixées par le tableau ci-annexé.

Il est bien entendu d'ailleurs que les suppléments de traitement, et indemnités de toute nature que reçoivent les gardes, éclusiers, pontiers, etc., restent fixés aux chiffres actuels, en tant que ces chiffres ne sont pas contraires à ceux fixés par le décret de réorganisation du 17 août 1893.

J'adresse des exemplaires de la présente circulaire et du tableau qui l'accompagne à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

JONNART.

TABLEAU

des classes de début et des classes les plus élevées qui peuvent être attribuées aux éclusiers, pontiers et barragistes sur chaque section de voie navigable et dans les ports maritimes.

(Exécution du décret du 17 août 1893.)

		CLASSES de début	CLASSES la plus élevée
Service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône	Canal d'Arles à Bouc	3e	1re
Service ordinaire et maritime du département du Calvados	Canal de Caen à la mer	3e	1re
	Port de Honfleur. Éclusiers	2e	1re
	Port de Honfleur. Pontiers	4e	2e
	Autres ports du département et dépendances. (Éclusiers et pontiers.)	2e	1re
Service ordinaire du département de la Charente	Charente (1re section)	5e	3e
Service ordinaire du département de la Charente-Inférieure	Charente (2e section)	2e	1re
	Boutonne	3e	1re
	Canal de la Charente à la Seudre	2e	1re
Service ordinaire et maritime du département de l'Eure	Eure	3e	1re
	Canal de Saint-Aubin	4e	2e
Service ordinaire du département du Gers			
Service ordinaire du département de Lot-et-Garonne	Baïse	3e	1re
Service ordinaire du département de la Gironde	Dropt	3e	1re
Service ordinaire du département d'Indre-et-Loire	Cher canalisé	3e	1re
	Creuse	3e	1re
	Canal de jonction du Cher à la Loire	3e	1re
Service ordinaire du département de Loir-et-Cher	Canal de la Sauldre	4e	2e
Service ordinaire du département de la Loire	Loire (1re section)	3e	1re
	Canal de Givors	3e	1re
Service ordinaire du département de la Loire-Inférieure et canal maritime de la Basse-Loire	Sèvre-Nantaise	3e	1re
	Canal maritime de la Basse-Loire	3e	1re
Service ordinaire du département de Maine-et-Loire	Thouet	3e	1re
Service ordinaire et maritime du département de la Manche	Vire	3e	1re
	Canal de Vire-et-Taute	3e	1re
	Ports maritimes	3e	1re
Service ordinaire du département de Saône-et-Loire	Seille	5e	3e
Service ordinaire du département des Deux-Sèvres	Autise	3e	1re
	Mignon	3e	1re
	Sèvre-Niortaise	3e	1re
	Canal de Marans au Brault	3e	1re
Service ordinaire et maritime du département de la Somme	Canal de la Somme. 1re section. (De Saint-Simon à Abbeville)	4e	2e
	Canal de la Somme. 2e section. (D'Abbeville à Saint-Valery-en-Caux)	3e	1re
	Ports maritimes de la baie de la Somme	3e	1re

		CLASSES de début	CLASSES la plus élevée
...ice ordinaire et maritime du ...partement de la Vendée	Vendée. . . Ecluses de la Longève. . .	5e	3e
	Vendée. . . Ecluse du Gouffre.	4e	2e
	Ports maritimes. (Les Sables-d'Olonne, etc.).	5e	3e
...gation de l'Aisne et canaux an...xes.	Aisne et canal latéral	3e	1re
	Canal des Ardennes	3e	1re
	Canal de l'Oise à l'Aisne, canal de l'Aisne à la Marne et canal latéral à la Marne.	3e	1re
...gation de l'Aube et du canal de ...Haute-Seine.	Aube.	3e	1re
	Canal de la Haute-Seine.	3e	1re
...gation de la Dordogne, de l'Isle ...de la Vézère	Dordogne	3e	1re
	Isle.	3e	1re
...gation de la Loire (2e section) ...canaux annexes	Loire (2e section) et canal latéral.	3e	1re
	Canal de Roanne à Digoin	3e	1re
	Canal du Nivernais.	3e	1re
	Haute-Yonne	3e	1re
...gation du Lot.	Lot.	5e	2e
...gation de la Marne et canaux ...nexes	Marne.	2e	1re
...ice ordinaire et rivières de la ...yenne.	Mayenne et Oudon.	3e	1re
...s navigables du Nord et du ...Pas-de-Calais	Aa	3e	1re
	Lys.	3e	1re
	Scarpe.	3e	1re
	Canal d'Aire	3e	1re
	— de Bourbourg.	3e	1re
	— de Calais	3e	1re
	— de la Colme.	3e	1re
	— de la Deûle	3e	1re
	— de Lens.	3e	1re
	— de Neuffossé.	3e	1re
	— de Roubaix	3e	1re
	— de la Sensée.	3e	1re
	Lawe.	5e	3e
	Canaux d'Hazebrouck	5e	3e
...gation du Rhône (écluse du ...ult).	Rhône	3e	1re
...gation de la Saône.	Saône	3e	1re
...ice ordinaire et rivières de la ...arthe	Sarthe et Loir.	3e	1re
...gation de la Seine	Seine . . . 1re section. — 1re division. .	2e	1re
	Seine . . . 1re section. — 2e division . .	2e	1re
	Seine . . . 2e section.	2e	1re
	Seine . . . 3e section.	2e	1re
...ice ordinaire et maritime du ...partement d'Ille-et-Vilaine. . . .	Vilaine.	4e	1re
...gation de la Vilaine supérieure ...du canal d'Ille-et-Rance.	Canal d'Ille-et-Rance.	4e	1re
...al de Berry.	Canal de Berry.	3e	1re
	Canal du Blavet.	4e	2e
	Canal du Blavet. (Ecluses de la Maclais et de Châteaulin.)	4e	1re
...ice ordinaire et maritime du ...partement du Morbihan, canaux ...Nantes à Brest et du Blavet . .	Canal de Nantes à Brest. 1re section. .	3e	1re
	Canal de Nantes à Brest. 2e section . .	4e	2e
	Canal de Nantes à Brest. (Ecluses de Lochrist, Grand-Barrage, des Gorets et de Polhuern.).	4e	1re
	Ports maritimes. (Lorient et Palais.) (Belle-Ile.).	3e	1re

		CLASSI	
		de début	la cla...
Navigation de l'Yonne	Yonne. 1re section. (D'Auxerre à Laroche.)	3e	
	Yonne. 2e section. (De Laroche à Montereau.)	2e	
Service du canal de Bourgogne	Canal de Bourgogne	3e	
Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing	Canal de Briare	2e	
	— du Loing	2e	
	— d'Orléans	4e	
Service du canal du Centre	Canal du Centre	3e	
Service du canal de l'Est	Canal de l'Est. Branche Nord	3e	
	Canal de l'Est. Branche Sud	3e	
Service ordinaire et canaux de la Haute-Marne	Canal de la Haute-Marne	3e	
	— de la Marne à la Saône	3e	
Service du canal de la Marne au Rhin	Canal de la Marne au Rhin	3e	
Navigation entre la Belgique et Paris	Escaut	2e	
	Oise	2e	
	Sambre canalisée	2e	
	Canal de Mons à Condé	2e	
	— latéral à l'Oise	2e	
	— de Saint-Quentin	2e	
	— de la Sambre à l'Oise	2e	
Service du canal du Rhône à Cette	Canal du Rhône à Cette	3e	
Service du canal du Rhône au Rhin	Canal du Rhône au Rhin	1e	
Service maritime du département des Bouches-du-Rhône	Ports de Marseille et de Saint-Louis-du-Rhône	3e	
	Port de Martigues	4e	
Service maritime du département de la Charente-Inférieure	Ports de la Rochelle, la Pallice, Rochefort, des îles de Ré et d'Oléron	2e	1
	Ports de Marennes, la Tremblade, Ribérou, Mortagne	3e	1
	Ports de l'Eguille, Meschers	4e	2
	Canal de Marans à la Rochelle	3e	1
Service maritime du département des Côtes-du-Nord	Ports du Légué et de Paimpol	1e	2
Service maritime du département du Finistère	Ports de Morlaix et de Port-Launay	3e	1
Service maritime du département de l'Hérault	Port de Cette	3e	1
Service maritime du département de la Loire-Inférieure	Ports de Saint-Nazaire, etc.	3e	1
Service maritime du département du Nord	Ports de Dunkerque et de Gravelines	2e	1
Service maritime du département du Pas-de-Calais	Ports de Calais et de Boulogne	3e	1
Service maritime du département de la Seine-Inférieure (1re section)	Port du Havre	3e	1
	— de Fécamp	5e	2
	— de Saint-Valery-en-Caux	5e	3
	Canal du Havre à Tancarville	3e	1
Service maritime du département de la Seine-Inférieure (2e section)	Port de Dieppe	3e	1
	Port du Tréport	4e	2

L'Éditeur-gérant : Vve Dunod et P. Vicq.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

DÉCRETS

(N° 59)

[26 août 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est et demeure classée dans le département de la Corse, comme prolongement de la route forestière n° 11, une nouvelle route de dix-huit kilomètres cent soixante-quatre mètres de longueur, partant du ruisseau de Palavisani, point où finit actuellement la route forestière n° 11, et aboutissant à la route forestière n° 4 à Zonza, conformément au tracé indiqué par une ligne bleue pointillée sur le plan d'ensemble visé par l'ingénieur en chef, le 22 juin 1888, lequel plan restera annexé au présent décret.

Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement de cette route, qui prendra la dénomination de *route forestière n°* 11 de Porto-Vecchio à Zonza.

2° La dépense, évaluée à deux cent cinquante mille francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des travaux publics pour les lacunes des routes forestières de la Corse.

L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de la présente entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de la commune du Zonza, dans sa délibération du 11 octobre 1889.

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 40)

[21 décembre 1893]

Décret qui approuve la substitution de la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône à MM. Henry et consorts comme concessionnaire: 1° de la construction d'un canal navigable à dériver du Rhône; 2° de la distribution, au moyen de l'électricité, dans les communes de Lyon et de Villeurbanne, de la force motrice de la chute d'eau qui sera créée par cette dérivation.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution de la société lyonnaise des forces motrices du Rhône, instituée conformément aux statuts ci-dessus visés, à MM. *Henry* et consorts, comme concessionnaires :

1° De la construction, entre Jons et Lyon, d'un canal navigable à dériver du Rhône et s'étendant sur le territoire des communes de Jons, Jonage, Meyzieux, Décines, Vaux-en-Vélin et Villeurbanne.

2° De la distribution au moyen de l'électricité, dans les communes de Lyon et de Villeurbanne, de la force motrice de la chute d'eau qui sera créée par la dérivation précitée.

Art. 2. — Il est interdit à la société, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que l'entreprise définie à l'article précédent, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

(N° 41)

[25 janvier 1894]

Décret modifiant le tracé de tramway de Montferrand à Royat.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics.

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Les deux derniers alinéas de l'article 2 du cahier des charges annexé au décret ci-dessus visé, du 27 janvier 1888, sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes:

« 2° Une ligne secondaire s'écartant de la ligne principale, partant de la place Delille et passant par les avenues de la Croix-Morel et du Château-Rouge, pour desservir la gare de Clermont-Ferrand. »

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 42)

[30 janvier 1894]

Décret portant approbation d'un avenant au traité de rétrocession concernant la ligne de tramway de Saint-Eugène à Rovigo (Algérie).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics et la proposition du gouverneur général de l'Algérie.

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Est approuvé, en ce qui concerne la ligne de tramway de Saint-Eugène à Rovigo, l'avenant au traité de rétrocession du 1er mai 1891, passé, le 31 octobre 1893, entre le préfet d'Alger agissant au nom du département, d'une part, et M. Caze, d'autre part,

L'avenant et les plans d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

. . . . . .

(N° 43)

[30 janvier 1894]

Décret complétant l'article 5 du décret du 6 août 1881 relatif à l'établissement de voies ferrées sur le sol des voies publiques.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — L'article 5 du décret susvisé du 6 août 1881 est complété par la disposition suivante :

« Toutefois, l'administration peut, à titre révocable, dispenser le concessionnaire de poser des rails à gorge ou des contre-rails sur tout ou partie des voies publiques dont le sol est emprunté par la voie ferrée. »

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois*.

(N° 44)

[8 février 1894]

Décret approuvant une convention annexe au traité du 8 août 1891, passée entre le Préfet du Loiret et la Société fermière de l'exploitation de la ligne de tramway de Pithiviers à Toury, relative à l'augmentation du matériel roulant.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention annexe au traité du 8 août 1891 passée, les 28-29 novembre 1893, entre le préfet du Loiret, au nom de ce département, d'une part, et la Société des établissements Decauville aîné, d'autre part.

Art. 2. — Les travaux complémentaires résultant de l'augmentation du matériel roulant et faisant l'objet de la convention annexe précitée seront, jusqu'à concurrence d'un maximum de 100.000 francs, compris dans le maximum du capital de premier établissement indiqué à l'article 3 du décret du 20 août 1891.

Le maximum de la charge annuelle pouvant résulter pour le Trésor des dispositions qui précèdent reste fixé à la somme de 17.920 francs.

. . . . . .

CONVENTION

ANNEXE AU TRAITÉ DU 8 AOUT 1891

Entre le département du Loiret, représenté par M. Bœgner, officier de la Légion d'honneur, préfet dudit département, et la société anonyme des établissements Decauville aîné, représentée par le président de son conseil d'administration, M. Paul Decauville, et par son administrateur délégué, M. Louis Waldemar Ravenez, dûment autorisés à cet effet par délibération du conseil d'administration en date du 27 mars 1893,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Loiret autorise la société fermière de l'exploitation de la ligne de Pithiviers à Toury à retirer de la Caisse des dépôts et consignations une partie du cautionnement qu'elle a versé en exécution de l'article 38 du cahier des charges, à la condition que la société mette préalablement en circulation sur la ligne précitée un matériel roulant supplémentaire dont la valeur soit au moins équivalente à la somme à retirer, qui, dans tous les cas, ne pourra dépasser 100.000 francs. La quantité de véhicules nécessaires et leur valeur seront fixées comme il est dit au paragraphe 2 de l'article 3 du traité du 8 août 1891.

Les retraits partiels du cautionnement seront autorisés successivement au fur et à mesure de la mise en circulation et de la réception des véhicules supplémentaires et un mois après leur présentation en gare de Pithiviers (tramway), à la condition que chaque réception puisse s'appliquer à un nombre de véhicules au moins égal à huit.

Art. 2. — Ce matériel supplémentaire fourni aux frais de la société exploitante servira de garantie au département, en place des 100.000 francs retirés de la Caisse des dépôts et consignations, et pourra être saisi par lui dans tous les cas où le cautionnement primitif aurait pu l'être.

A la fin du bail, il sera repris par le département, à dire d'experts.

Art. 3. — Le département payera à la société les intérêts de la valeur de ce matériel supplémentaire à raison de 3 p. 100 l'an à partir du jour où chacun des véhicules supplémentaires dûment reconnu nécessaire aura été mis en circulation sur la ligne.

Art. 4. — Les travaux complémentaires résultant de l'augmentation ci-dessus indiquée du matériel roulant seront, jusqu'à concurrence d'un maximum de 100.000 francs, compris dans le maximum du capital de premier établissement indiqué à l'article 3 du décret du 20 août 1891.

. . . . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 45)

[24 mars 1893]

Travaux publics. — Lycée. — Résiliation. — Force majeure. — Indemnité. — (Sieurs Charrier, Laudat et Guétonny contre Ville d'Aurillac.)

La résiliation par une ville du marché des travaux d'un lycée, fondée sur le refus par l'État de contribuer aux dépenses si l'emplacement prévu n'était pas changé, ne peut pas être considérée comme le résultat d'un cas de force majeure. — Les entrepreneurs n'ont pas été parties aux conventions intervenues entre l'État et la ville.

L'indemnité pour résiliation doit comprendre la perte des bénéfices sur l'ensemble des travaux prévus.

On ne saurait réduire du quart l'importance des travaux prévus; cette réduction ne pouvait s'opérer que si le marché avait été inexécuté — ni ajouter des travaux imprévus dont la nécessité n'était pas établie lors de la résiliation.

Il est dû aux entrepreneurs le montant des travaux préparatoires exécutés par eux et dont le décompte n'est pas contesté.

Les dépenses d'installation de bureaux, de personnel, de matériel, etc., qui rentrent dans les frais généraux de l'entreprise ne peuvent faire l'objet d'une indemnité spéciale; elle est comprise dans l'indemnité pour pertes de bénéfices.

. . . . . .

SUR LE DROIT A INDEMNITÉ *des sieurs Charrier, Laudat et Guétonny :*

Considérant que la ville d'Aurillac a soutenu devant le conseil de préfecture, et qu'elle maintient dans son recours incident contre l'arrêté attaqué, que la résiliation du marché passé avec les entrepreneurs en vue de la construction du lycée a été pour elle la conséquence d'un cas de force majeure; qu'elle ne saurait donc être tenue d'aucune responsabilité envers ceux-ci, au delà du payement des travaux exécutés;

Considérant que, dans ces conditions, il y a lieu de statuer d'abord sur le droit à indemnité des sieurs Charrier et autres;

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction et notamment du procès-verbal d'adjudication en date du 17 février 1883, que les sieurs Charrier et consorts ont été déclarés adjudicataires des travaux de construction du lycée d'Aurillac à effectuer pour le compte de la ville, conformément aux plans et devis régulièrement approuvés et sur l'emplacement désigné auxdits plans sous la dénomination d'enclos du Barra; qu'à la date du 31 mai 1884, la ville a signifié aux entrepreneurs la résiliation de leur marché, motivée uniquement par le changement de l'emplacement du futur lycée;

Considérant, d'autre part, que les conventions qui ont pu intervenir entre l'État et la ville d'Aurillac, en vue de faire face aux dépenses de la construction du lycée, ne sauraient être opposées aux requérants qui n'y ont pas été parties; que la circonstance que la ville n'aurait résilié le marché que sous la menace du retrait de l'allocation qui lui avait été promise par l'État, si l'emplacement du lycée n'était pas changé, ne saurait être considérée comme constituant un cas de force majeure de nature à soustraire la ville aux conséquences des engagements contractés par elle envers les sieurs Charrier et autres; que de ce qui précède il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture a reconnu le droit des entrepreneurs à une indemnité à raison du préjudice qui est résulté pour eux de la résiliation de leur entreprise;

En ce qui concerne la privation de bénéfices :

Considérant que c'est à bon droit que l'arrêté attaqué a refusé de faire entrer en compte, pour le calcul de l'indemnité allouée sous ce chef, le montant des travaux imprévus, par le motif que la nécessité de leur exécution n'avait pas été reconnue, lorsque la résiliation de l'entreprise a été prononcée; mais qu'il en est autrement de la réduction du quart dans l'importance des travaux prévus à l'adjudication; que si, en effet, il appartenait à la ville, en vertu des articles 12 et 26 du cahier des charges, d'opérer cette réduction sans indemnité pour l'entrepreneur, dans le cas où le marché aurait reçu son exécution, elle ne peut plus user de cette faculté après sa résiliation;

Considérant qu'eu égard aux circonstances de l'affaire, et en tenant compte des éléments d'appréciation susmentionnés, il sera fait une équitable évaluation de l'indemnité à allouer aux requérants pour privation de bénéfices et qui doit être calculée

sur le montant total des travaux non exécutés, en la fixant à la somme de 80.000 francs, avec intérêts à 5 p. 100 à partir du 14 décembre 1886, date à laquelle le conseil de préfecture en a fixé le point de départ pour les sommes représentant la perte de gain;

En ce qui concerne les autres chefs de réclamations des requérants :

Considérant que les autres demandes formées par les sieurs Charrier et consorts sont relatives au remboursement de dépenses rentrant dans les frais qui incombent à toute entreprise, et dont elle est rémunérée par les bénéfices réalisés sur l'exécution des travaux; qu'ainsi, par l'indemnité allouée sous le chef précédent, il a été déjà fait droit aux réclamations de cette nature, et que toute autre allocation ne pourrait que constituer un double emploi;

Considérant toutefois qu'en dehors des travaux compris dans l'adjudication, les sieurs Charrier et consorts ont exécuté en régie pour le compte de la ville divers travaux préparatoires dont le décompte a été arrêté, d'un commun accord, à la somme de 16.191f,37, ainsi que le constate l'arrêté attaqué; que la ville reconnaît ne pas avoir effectué le payement de cette somme; que, dès lors, il y a lieu de l'ajouter aux condamnations prononcées contre elle;

Sur les intérêts des intérêts : . . . . . .

(La ville d'Aurillac payera aux sieurs Charrier, Laudat et Guétonny, en outre des deux sommes qui leur ont été allouées pour frais d'adjudication et intérêts du cautionnement par le conseil de préfecture dont la décision sur ces points n'a fait l'objet d'aucun recours, 80.000 francs à titre de privation de bénéfices, plus 16.191f,37 montant du décompte des travaux préparatoires, soit au total 96.191f,37, avec intérêts à 5 p. 100 à dater du 14 décembre 1886, capitalisés aux 1er août 1888, 31 décembre 1889, 24 février 1892 et 24 février 1893. Les dépens seront supportés par la ville d'Aurillac.)

(N° 46)

[24 mars 1893]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Église. — Convention relative à certains travaux déterminés; travaux complé-

mentaires imprévus dus à l'entrepreneur. — (Sieur Moustié contre Commune d'Uzeste.)

Procédure. — Conseil de préfecture. — Conclusions non visées ou insuffisamment analysées. Rejet : les conclusions non visées reproduisent les conclusions antérieures suffisamment analysées par l'arrêté.

— Défaut de précision des dispositions législatives appliquées. Rejet : le moyen manque en fait.

— Omission de statuer. Rejet : en statuant au fond le conseil de préfecture a implicitement rejeté les conclusions à fin d'expertise.

. . . . . .

EN LA FORME :

Sur le moyen tiré de ce que l'arrêté n'a pas visé les conclusions prises par le requérant les 29 janvier et 24 avril 1890 et qu'il ne contient pas l'analyse des conclusions qu'il a visées :

Considérant que les conclusions des 29 janvier et 29 avril 1890 ne font que reproduire en les développant des conclusions antérieures qui ont été visées par le conseil de préfecture et qui ont fait l'objet d'une analyse suffisante ;

Sur le moyen tiré de ce que l'arrêté attaqué n'a pas précisé les dispositions législatives dont il a fait l'application :

Considérant que le moyen manque en fait ;

Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture n'aurait pas statué sur les conclusions prises à fin d'expertise :

Considérant que, aux termes de l'article 13 de la loi du 22 juillet 1889, le conseil de préfecture n'était pas obligé d'ordonner une expertise et qu'en statuant au fond il a implicitement rejeté les conclusions à fin d'expertise ;

Sur le moyen tiré de ce qu'il ne devait pas être tenu compte de la déclaration de l'architecte Mondet qui a été produite après la clôture des débats :

Considérant qu'il résulte de l'arrêté attaqué que la déclaration de l'architecte Mondet et la réponse qu'y a faite le sieur Moustié sont antérieures à la clôture des débats ;

AU FOND :

Considérant que, aux termes du traité en date du 30 janvier 1887, le sieur Moustié s'est engagé à exécuter, moyennant la somme de 1.640 francs, tout compris, les travaux de restauration restant à faire dans l'église d'Uzeste pour le côté ouest, dans les mêmes formes et conditions que ceux exécutés du côté est, par

un premier entrepreneur et suivant les plans et devis de l'architecte Mondet;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Moustié a exécuté certains travaux complémentaires qui ne rentraient pas dans les prévisions du marché et que c'est avec raison que le conseil de préfecture, tenant compte de ces travaux, a fixé à 2.050 francs la somme due à l'entrepreneur et par suite le solde à payer, déduction faite des acomptes déjà versés à 1.750 francs ;

Sur les intérêts et les dépens :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Moustié avait demandé les intérêts et les dépens devant le conseil de préfecture; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas statué sur ces conclusions et qu'il y a lieu de lui allouer les intérêts à partir de la demande et les dépens ;

Sur les intérêts des intérêts : . . . . . .

(Le sieur Moustié aura droit aux intérêts à dater du 3 décembre 1889, capitalisés au 5 novembre 1892, et aux dépens devant le conseil de préfecture. Chacune des parties supportera les dépens par elle exposés).

(N° 47)

[24 mars 1893]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Maison d'école. — (Commune de Château-Bernard contre sieur Rodier.)

Réception provisoire. — La prise de possession par la commune de l'édifice construit équivaut à une réception provisoire, lorsque la commune n'a formulé aucune réclamation au sujet de la bonne exécution des travaux et lorsque de légères malfaçons signalées après la prise de possession ont été réparées immédiatement. En conséquence, cette prise de possession fait courir le délai prévu pour la réception définitive et fait obstacle à ce que le maître de l'ouvrage signale après ce délai de nouvelle malfaçons.

Travaux supplémentaires ayant pour cause principale le remaniement complet du projet primitif, exécutés par l'entrepreneur d'après les indications de l'architecte et les ordres formels du maire ; condamnation de la commune au payement nonobstant une clause contraire du cahier des charges.

En ce qui touche *la réception définitive :*

Considérant qu'aux termes du cahier des charges la réception provisoire devait avoir lieu immédiatement après l'achèvement des travaux et la réception définitive un an après la réception provisoire ; qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que la commune de Château-Bernard a, dès le 9 octobre 1881, pris possession des bâtiments construits par le sieur Rodier ; qu'elle a, depuis lors, continué à les occuper et qu'elle n'établit pas qu'elle ait formulé aucune réclamation au sujet de la bonne exécution des travaux jusqu'au 19 décembre 1885, date à laquelle l'entrepreneur a saisi le conseil de préfecture d'une demande en payement de ses travaux ; que, si, à la vérité, certaines malfaçons de peu d'importance ont été signalées au mois de décembre 1883 par l'inspecteur d'académie de Poitiers, elles ont été immédiatement réparées par le sieur Rodier ; que, dans ces circonstances, la prise de possession équivaut à une réception provisoire de l'ouvrage et que la commune n'est pas fondée à soutenir, contrairement à l'avis des experts, que les travaux dont s'agit ne sont pas en état de réception définitive ;

En ce qui concerne les travaux supplémentaires :

Considérant que, pour soutenir qu'elle ne saurait être tenue envers le sieur Rodier au payement d'une somme supérieure à celle de 26.000 francs, montant du devis, la commune se fonde sur ce que les travaux supplémentaires n'auraient pas été régulièrement approuvés et devaient, dès lors, aux termes du cahier des charges, rester à la charge personnelle de l'entrepreneur ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'avis unanime des experts, que les dépenses supplémentaires dont il s'agit ont eu pour cause principale le remaniement complet du projet primitif et qu'il n'est pas contesté que ces modifications et les travaux qu'elles ont nécessités n'ont été exécutés par l'entrepreneur que d'après les indications de l'architecte et sur les ordres formels du maire ; que, dans ces circonstances, la commune n'est pas fondée à se prévaloir d'une disposition du cahier des charges pour demander l'annulation de l'arrêté qui l'a condamnée à payer au sieur Rodier le montant desdits travaux ;

Sur les conclusions de la commune tendant à l'allocation de 10.000 francs de dommages-intérêts :

Considérant que de ce qui précède il résulte que la commune n'a éprouvé aucun préjudice et n'est, dès lors, pas fondée à demander des dommages-intérêts ;

Sur le montant du décompte :

Considérant que la commune n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire en fixant à 37.034f,36, conformément au rapport du tiers expert, et après déduction d'une somme de 244f,36, à raison de légères erreurs matérielles commises par ce dernier sur le prix du bordereau, le montant total du décompte des travaux exécutés par le sieur Rodier ;

En ce qui touche le point de départ des intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé par l'arrêté attaqué que les intérêts du solde dû par la commune au sieur Rodier commenceraient à courir à partir du 19 décembre 1885 jour où ils ont été demandés ;

Considérant, d'autre part, que le sieur Rodier a, devant le Conseil d'État, demandé les intérêts des intérêts, les 23 juin 1891 et 28 juin 1892 ; qu'à chacune de ces dates les intérêts à lui dus étaient échus depuis plus d'une année et qu'il y a lieu de faire droit à ses conclusions... (Requête de la commune rejetée. Les intérêts des sommes dues au sieur Rodier capitalisés aux 23 juin 1891 et 28 juin 1892 pour produire eux-mêmes intérêts à partir desdites dates. La commune supportera les dépens.)

(N° 48)

[24 mars 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Architecte et entrepreneur. — Responsabilité. — (Sieur Hawke et autres.)

Malfaçons. — Désordres survenus dans les constructions de la chapelle d'un asile d'aliénés par suite de l'emploi de bois verts dans la charpente, et de l'édification, après coup, d'un clocheton, contrairement à l'avis de l'architecte : non-lieu à la responsabilité de ce dernier (Hawke, 1re esp.).

Prétendu défaut de surveillance de l'architecte. Rejet : étant employé du département, il ne pouvait être tenu à une présence journalière sur les chantiers (Hawke, 1re esp.).

Responsabilité. Vices du plan. Défaut de surveillance. Fondations d'une maison d'école exécutées en pierres sèches sans

mortier dans un terrain instable ; défaut de surveillance de l'architecte qui n'a fait qu'une visite au chantier dans les deux mois et demi qu'a duré le travail : condamnation personnelle de l'architecte au dixième du dommage causé par la dislocation des maçonneries, et à la garantie éventuelle des condamnations encourues par les entrepreneurs (*Pons*, 2e *esp.*).

Assainissement du sol. — Décidé que le mouvement du sol provenant des déblais exécutés, par un tiers, en avant de l'édifice avec l'autorisation de la municipalité et des pluies exceptionnelles de l'hiver, il y avait lieu de décharger l'architecte des condamnations prononcées contre lui (*Pons*, 2e *esp.*).

1re ESPÈCE. — *Sieur Hawke contre Département de la Mayenne et sieur Samson.*

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise qu'aucun vice du plan ne peut être reproché à l'architecte, mais que les désordres qui se sont manifestés dans les constructions de la chapelle proviennent tant de l'emploi de bois verts pour la charpente et d'un défaut de main-d'œuvre que de la surcharge produite par l'édification d'un campanile ;

Considérant que, aux termes du devis et d'après l'ordre de l'architecte, les bois de charpente devaient être de première qualité et bien secs, et que le sieur Samson ne s'est pas conformé à ces prescriptions ; que les malfaçons imputables à cet entrepreneur n'engagent pas, à raison d'un prétendu défaut de surveillance, la responsabilité du sieur Hawke, qui, dans les circonstances où la direction des travaux lui était confiée, ne pouvait être tenu à une présence de chaque jour sur les chantiers ; qu'il n'est pas contesté, d'autre part, que le campanile n'était pas prévu au devis et que sa construction a été ordonnée par l'administration au cours des travaux, contrairement à l'avis de l'architecte ; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a mis à la charge de ce dernier une part de responsabilité et qu'il y a lieu de le décharger des condamnations prononcées contre lui ;

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en mettant à la charge du sieur Samson une somme de 2.000 francs sur le montant des réparations reconnues nécessaires par les experts et en laissant le surplus de la dépense au compte du département... (Le sieur Hawke est déchargé des condamnations prononcées contre lui. Le sieur

Samson payera au département de la Mayenne une somme de 2.000 francs pour sa part contributive dans les réparations à effectuer à la chapelle de l'asile de la Roche-Gandon. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les frais d'expertise et les dépens seront supportés par moitié par le département et le sieur Samson.)

2e ESPÈCE. — *Sieur Pons contre commune de Cransac.*

SUR LES CONCLUSIONS *du sieur Pons tendant à la réformation de l'arrêté attaqué en tant qu'il l'a déclaré subsidiairement responsable vis-à-vis de la commune, des condamnations prononcées contre les entrepreneurs et qu'il a mis directement à sa charge un dixième du montant de la dépréciation de l'immeuble :*

Considérant qu'à l'appui de son pourvoi le sieur Pons soutient, d'une part, que les malfaçons constatées ne proviennent ni d'un vice de plan, ni d'un défaut de surveillance qui puisse lui être reproché; d'autre part, que la dislocation des bâtiments de l'école a eu pour cause principale les déblais que la compagnie des Mines de Campagnac a exécutés daus les terrains situés devant le groupe scolaire avec l'autorisation de la commune qui doit, dès lors, supporter seule la responsabilité du mauvais état des bâtiments et des dépenses de toutes natures qui en ont été la conséquence ;

Mais considérant que si, à la vérité, aucun vice du plan ne peut être relevé il résulte de l'instruction, d'une part, qu'à raison de la nature du terrain les fondations comportaient dans leur exécution l'emploi de précautions particulières et, d'autre part, qu'elles ont été faites, sans mortier, en pierres sèches jetées pêle-mêle à pleine fouille et que, pendant les deux mois et demi qu'a duré ce travail, le sieur Pons n'a fait qu'une seule visite sur les chantiers ; qu'il était de son devoir de prescrire les mesures dont il vient d'être parlé et d'en surveiller avec soin et assiduité l'exécution ; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a déclaré le sieur Pons personnellement responsable à concurrence d'un dixième des dommages éprouvés par la commune, tant à raison de la nécessité pour elle de louer momentanément un autre local, que de la dépréciation résultant du fait même de la dislocation des maçonneries neuves, et l'a, en outre, condamné à garantir la commune contre l'inexécution des condamnations encourues par les entrepreneurs ;

En ce qui concerne l'assainissement du sol :

Considérant que, pour mettre directement à la charge du sieur Pons la somme de 2.203f,40, représentant les trois cinquièmes de la dépense nécessaire pour assainir le sol, le conseil de préfecture s'est fondé sur la faute qu'aurait commise l'architecte en ne prévoyant pas la nature des terrains et en ne prenant pas les mesures nécessaires pour l'améliorer ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert que le mouvement du sol est uniquement dû aux déblais exécutés en avant de l'école avec l'autorisation de la municipalité et aux pluies exceptionnelles de l'hiver pendant lequel ils ont été exécutés ; que, dans ces conditions, la commune est évidemment seule responsable de ce mouvement et que, par suite, les dépenses des travaux d'assainissement qu'à nécessitées l'état d'instabilité du sol et dont elle profitera d'ailleurs doivent rester entièrement à sa charge ; qu'ainsi c'est à bon droit que le sieur Pons demande à être déchargé de la condamnation prononcée contre lui par l'arrêté attaqué qui doit être réformé sur ce chef ;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en décidant que ces frais seraient supportés à raison de cinq dixièmes par la commune ; quatre dixièmes par les entrepreneurs et un dixième par l'architecte... (Arrêté réformé dans celles de ses dispositions par lesquelles il a condamné le sieur Pons à payer à la commune de Cransac la somme de 2.303f,40. Surplus des conclusions du sieur Pons rejeté. Les dépens supportés par moitié par la commune de Cransac et le sieur Pons.)

(N° 49)

[24 mars 1893]

Travaux publics. — Lycée. — Architecte. — Honoraires. — Projets non exécutés. — Simple demande approximative des dépenses d'un projet, ne nécessitant pas l'établissement d'un devis complet ; allocation d'une simple indemnité et non d'honoraires à 1,66 sur le montant du devis. — (Sieur Dartigues.)

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, pour le plus

important des projets, le proviseur n'avait réclamé au sieur Dartigues qu'une estimation approximative des dépenses à faire, et non des devis définitifs ; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé d'allouer audit sieur Dartigues les honoraires proportionnels au taux de 1,66 p. 100, que cet architecte réclamait, et s'est borné à lui allouer seulement une indemnité de 1.000 francs à raison de son travail... (Rejet.)

(N° 50)

[24 mars 1893]

Travaux publics. — Fabrique. — Architecte. — Honoraires. — (Sieur Amiard contre fabrique de l'église de Chanu.)

Retard dans le payement des honoraires : absence de convention spéciale pour les intérêts ; allocation du jour de la demande ; non lieu au remboursement des frais de sommations qui ont précédé cette demande.

Procédure. — Omission de statuer sur un point non contesté par le défendeur : condamnation prononcée.

Sur les conclusions *du recours tendant à la réformation de l'arrêté attaqué, en ce qu'il a omis de statuer sur la demande des honoraires relatifs aux travaux exécutés pour la construction de l'église de Chanu :*

Considérant que l'arrêté attaqué, tout en reconnaissant le droit du sieur Amiard à des honoraires à 5 p. 100 sur le montant des travaux exécutés, n'a pas prononcé de condamnation à son profit contre la fabrique de l'église de Chanu ; que le sieur Amiard réclamait de ce chef le payement d'une somme de 5.570 francs à valoir, et que cette demande n'a fait de la part de la fabrique l'objet d'aucune contestation ; qu'il y a donc lieu de réparer cette omission, en condamnant la fabrique à payer au sieur Amiard la somme de 5.570 francs, à valoir sur le montant des honoraires, à lui dus pour les travaux dont il s'agit ;

En ce qui concerne la demande en dommages-intérêts pour retards dans le payement des honoraires, et en remboursement des frais de deux sommations faites à la fabrique de Chanu par le requérant :

Considérant que le sieur Amiard ne justifie de l'existence d'aucune convention, par laquelle la fabrique se serait engagée à lui allouer des intérêts en cas de retard dans le payement de ses honoraires ; que c'est donc avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de réclamation, ainsi que la demande en remboursement des frais de deux sommations qui ont été adressées à la fabrique par le sieur Amiard ; qu'il y a lieu seulement d'allouer à celui-ci les intérêts à 5 p. 100 des sommes auxquelles il est reconnu avoir droit, à partir du jour où il en a fait la demande devant le conseil de préfecture, c'est-à-dire du 17 novembre 1887 ;

Sur les intérêts des intérêts : . . . . . .

(Arrêté réformé en tant qu'il a omis de statuer sur la demande d'honoraires afférents aux travaux de construction de l'église de Chanu. La fabrique de l'église de Chanu payera au sieur Amiard la somme de 5.570 francs, à valoir sur le montant de ses honoraires, avec intérêts à 5 p. 100 à partir du 17 novembre 1887. Intérêts échus à la date du 25 février 1890 capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir de cette date. Dépens supportés par la fabrique de Chanu. Le surplus des conclusions du recours est rejeté.)

(N° 51)

[24 mars 1893]

Travaux publics. — Dommages. — Chemins de fer. — Dépôt de déblais. — Passage intercepté. — Occupation de terrains autorisée, à charge de conserver un passage pour les bestiaux le long d'une rivière ; passage intercepté par suite du glissement des terres ; condamnation de l'État au payement d'une indemnité suffisante pour réparer le dommage et rétablir le passage mais non pour permettre l'enlèvement de tous les déblais. — (Ministre des travaux publics contre sieur d'Arcamont.)

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'au cours des travaux de construction du chemin de fer de Condom à Riscle, l'État, avec l'assentiment du sieur d'Arcamont, a déposé sur une parcelle appartenant à ce dernier les terres du déblai d'une tranchée, en s'engageant à laisser libre, le long de la rivière

qui borde cette parcelle, un passage pour les bestiaux ; que ce passage a été intercepté par le glissement des terres déposées ;

Considérant que c'est à tort que, pour apprécier le préjudice éprouvé de ce chef par le sieur d'Arcamont, le conseil de préfecture lui a alloué une indemnité égale à la dépense que nécessiterait l'enlèvement de toutes les terres déposées ; que l'indemnité actuellement due au sieur d'Arcamont doit représenter seulement le dommage résultant de l'interruption du passage et la somme nécessaire pour rétablir la commodité de ce passage ; que, sans qu'il soit besoin d'ordonner une nouvelle expertise, il sera fait une équitable appréciation du préjudice éprouvé jusqu'au jour de l'arrêté attaqué par le sieur d'Arcamont, en lui allouant une indemnité de 500 francs... (Indemnité due par l'État au sieur d'Arcamont réduite à 500 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile)

(N° 52)

[5 juillet 1893]

Action possessoire. — Source sur le fonds d'autrui. — Travaux à la limite de ce fonds. — Curage et entretien. — Commune. — Reconnaissance au profit du fonds inférieur. — Formalités. — (Sieur de Montreuil.)

Le propriétaire du fonds inférieur ne peut avoir une possession des eaux provenant d'une source que s'il a établi à demeure sur ce dernier fonds des ouvrages apparents destinés à faciliter l'écoulement de l'eau dans sa propriété.

Lorsqu'il n'est pas prouvé qu'un fossé régnant sur le fonds supérieur a été fait de main d'homme, le propriétaire du fonds inférieur ne peut être présumé l'avoir établi ; il ne saurait dès lors exciper de l'existence du fossé pour prétendre que la possession par lui des eaux qui y coulent et arrivent à sa propriété a un caractère utile.

Dans le cas où le juge du fait se borne à déclarer qu'une tranchée creusée par le propriétaire dans sa propriété est pratiquée à la limite du fonds supérieur, sans indiquer qu'elle soit, dans une mesure quelconque, établie sur ce fonds, cette tranchée ne peut être considérée comme constituant l'ouvrage sur le fonds supérieur exigé par l'article 642 du Code civil.

Les exigences dudit article ne sont pas réalisées par des faits de curage et d'entretien ordinaires d'un fossé du fonds supérieur.

La commune, propriétaire du fonds supérieur, qui, sur l'opposition du propriétaire du fonds inférieur, s'est abstenue de mettre ses eaux en adjudication ne saurait être valablement considérée, en l'absence de toute formalité légale, comme ayant

reconnu le droit dudit propriétaire à la possession desdites eaux.

La Cour,

. . . . . .

Attendu que le propriétaire du fonds inférieur ne peut avoir une possession utile des eaux provenant d'une source du fonds supérieur que s'il a établi à demeure, sur ce dernier fonds, des ouvrages apparents destinés à faciliter l'écoulement de l'eau dans sa propriété ;

Attendu, d'une part, en ce qui concerne le fossé existant à partir de la source sur le terrain de la commune, que le tribunal déclare qu'il n'est pas prouvé que ce fossé ait été fait de main d'homme ; qu'il suit de là que le sieur de Montreuil ne saurait être présumé l'avoir établi ;

Attendu, d'autre part, en ce qui touche la tranchée creusée par le sieur de Montreuil, pour recevoir dans sa propriété les eaux provenant du fossé susdit, que, si le juge du fait constate que cette tranchée a été pratiquée à la limite du fonds supérieur, il n'indique pas qu'elle soit, dans une mesure quelconque, établie sur ce fonds ; qu'il fait même entendre le contraire, puisque le jugement ajoute que, lors de l'établissement de la tranchée, « le fonds supérieur a dû être, ne fût-ce que provisoirement et au cours des travaux exécutés, troublé et occupé par le fait du sieur de Montreuil » ;

Attendu, dans ces conditions, que le jugement attaqué a décidé à tort qu'il y avait sur les lieux « des travaux suffisants pour répondre aux prescriptions de l'article 642 du Code civil » ;

Attendu, il est vrai, que le jugement excipe, en outre, de faits de curage et entretien exécutés par le sieur de Montreuil, sur le fossé régnant dans le terrain de la commune, et d'une prétendue reconnaissance des droits dudit de Montreuil que la commune aurait faite en renonçant en 1885, à la suite d'une opposition de celui-ci, à mettre ses eaux en adjudication ;

Mais attendu que les faits de curage et entretien visés dans l'espèce ne pouvaient équivaloir, pour procurer une possession utile, à l'établissement d'ouvrages permanents et apparents qui est exigé par la loi ;

Et attendu, d'un autre côté, que l'abstention de la commune relativement à la mise en adjudication de ses eaux ne peut, en dehors de l'accomplissement d'aucune formalité légale, constituer une renonciation à ses droits sur les eaux, ni une reconnaissance de ceux de la partie adverse ;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 53)

[18 juillet 1893]

Chemins vicinaux. — Arrêté de classement. — Dépossession immédiate. — Indemnité. — Exigibilité. — Intérêts. — (Sieur Pernelle.)

L'effet des décisions prononçant le classement d'un chemin vicinal et en déterminant la largeur est d'opérer la dépossession immédiate du propriétaire des parcelles comprises dans les limites dudit chemin.

En conséquence, doit être cassé le jugement qui ajourne jusqu'à l'exécution matérielle des travaux projetés le payement de l'indemnité obtenue par le propriétaire dépossédé et décide, en outre, que, jusqu'à cette époque, ladite indemnité ne sera pas productive d'intérêts.

La Cour,

. . . . . .

Attendu qu'aux termes de ces articles la décision de la commission départementale classant un chemin vicinal et en déterminant la largeur opère, de plein droit, expropriation des parcelles attribuées à ce chemin et résout le droit du précédent propriétaire en une indemnité ;

Qu'il suit de là que, par le seul effet de cette décision, non seulement l'ancien propriétaire des terrains incorporés à la voie publique est dépouillé définitivement de son droit de propriété, mais que tout acte de possession et de jouissance lui est également interdit, alors même que les travaux d'élargissement prévus par ladite décision n'auraient pas encore été effectués ;

Que, par voie de conséquence, c'est à dater de cette même décision que doit être réputé s'ouvrir son droit à indemnité, et que ni la fixation du montant de sa créance, ni l'exigibilité de celle-ci ne sauraient être arbitrairement différées par les magistrats chargés d'en opérer le règlement jusqu'à l'exécution matérielle des travaux projetés par l'autorité administrative ; que c'est donc à tort et en violation des articles du Code susvisés que le tribunal de Domfront, après avoir fixé à 1.636 francs l'indemnité due à Pernelle, en raison de l'emprise à laquelle il avait été soumis par la décision de la commission départemen-

tale de l'Orne, du 24 janvier 1885, portant classement du chemin vicinal n° 492 de la commune de Domfront, a déclaré suspendre l'exigibilité de ladite somme jusqu'à l'époque indéterminée où la municipalité de cette commune passerait outre à l'élargissement effectif de la voie publique;

Sur la deuxième branche, et d'abord sur sa recevabilité:

Attendu que, par ses conclusions, Pernelle avait requis du tribunal l'allocation, à partir du jour de la demande et jusqu'au payement intégral, des intérêts de la somme à laquelle serait arbitrée l'indemnité à lui due; que le moyen, en cette branche, n'est donc pas nouveau;

Au fond :

Attendu que la décision du jugement attaqué relative au point de départ des intérêts n'est que la conséquence de l'erreur qu'il a commise en suspendant l'exigibilité de l'indemnité jusqu'au jour de l'exécution effective des travaux, sous le prétexte que Pernelle conserverait jusque-là la jouissance de son terrain; que, par suite, la cassation de ce dernier chef du jugement entraîne nécessairement celle du chef relatif au point de départ des intérêts;

Par ces motifs, casse et annule, mais seulement en tant qu'il a ajourné jusqu'à l'exécution matérielle des travaux l'exigibilité et le cours des intérêts de l'indemnité allouée à Pernelle, etc.

(N° 54)

[19 juillet 1893]

Chemin d'exploitation. — Riverain. — Usage. —
(Sieurs Frappier et Félène.)

Le propriétaire d'une carrière à laquelle aboutit un chemin est riverain et, dès lors, intéressé à l'usage dudit chemin. En conséquence il est légalement présumé avoir un droit d'usage. (*Loi du* 20 *août* 1881, *art.* 33.)

La Cour,

. . . . . .

Attendu, sur la première branche du moyen de cassation, que Tournesac, propriétaire d'une carrière au lieu dit le *Four-à-Chaux*, prétendait avoir, pour l'exploitation de ladite carrière,

le droit de passer à pied et avec voitures sur un chemin actuellement existant et conduisant de cette carrière au chemin des Barres;

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué que ce chemin est un chemin d'exploitation qui aboutit à la carrière de Tournesac et a toujours servi à l'exploitation de cette carrière depuis qu'elle est ouverte;

Attendu que, dans ces circonstances, Tournesac était propriétaire, riverain, par suite intéressé à l'usage du chemin, aux termes de l'article 33 de la loi du 20 août 1881, et avait, dès lors, droit à cet usage;

Sur la seconde branche du même moyen :

Attendu qu'en première instance comme en appel, Frappier et Félène ont soutenu que le chemin dont s'agit n'était pas un chemin d'exploitation et avait été créé par eux sur leur propriété; que les conclusions prises par eux en appel et tendant auxdites fins n'étaient donc pas nouvelles; que, dès lors, l'arrêt attaqué y a suffisamment répondu en adoptant les motifs donnés par les premiers juges pour le rejet desdites conclusions, et que la seconde branche du moyen manque en fait;

D'où il suit qu'en statuant comme il l'a fait l'arrêt attaqué n'a violé aucune des dispositions invoquées par le pourvoi;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 55)

[26 juillet 1893]

Juge de paix. — Dommage aux champs. — Contestation sur le droit de servitude. — Incompétence. — (Sieur Nivert.)

Lorsqu'une partie, actionnée pour dommage aux champs, soutient que la parcelle est un excédent de chemin public sur lequel il a certains droits, notamment un droit de passage, le juge saisi doit se déclarer incompétent, à peine de nullité du jugement.

La Cour,

. . . . . .

Sur la deuxième branche du deuxième moyen :

Vu l'article 5, 1°, de la loi du 25 mai 1838;

Attendu que, d'après les constatations du jugement attaqué, Nivert a soutenu, d'une part, que la parcelle ensemencée par Perdreau provenait d'un retranchement opéré sur un chemin vicinal et, d'autre part, que son fonds avait sur cette parcelle, qui continuait à appartenir à la commune, des servitudes de vue, d'égout et de passage ;

Attendu qu'il ressort de là que le droit de passage dont excipait Nivert, pour se justifier du dégât causé au blé de Perdreau, était, selon lui, une servitude exercée en qualité de riverain de l'ancien chemin ou de la parcelle détachée et dont le titre se trouvait dans la loi ;

D'où suit que la contestation soulevée relativement à ce droit de servitude était sérieuse et que, dès lors, en ne se déclarant pas incompétent, le juge saisi de la demande pour dommage au champ ensemencé a violé la disposition de loi précitée ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur la première et la troisième branche du même moyen, casse, etc.

(N° 56)

[31 juillet 1893]

Cumul du pétitoire et du possessoire. — Chemin. — Possession annale. — Droit au chemin. — (Sieur Bayard.)

Il y a cumul du possessoire et du pétitoire lorsqu'un jugement décide, dans le dispositif, que la partie a la possession annale d'un chemin ou, tout au moins, le droit de s'en servir.

La Cour,

. . . . . .

Attendu que Bayard a agi au possessoire contre les consorts Déjardin, en se prétendant troublé par eux dans l'usage plus qu'annal qu'il avait d'un chemin conduisant à son fonds sur le bord de la Sambre, et qu'après avoir commencé par soutenir, à l'appui de sa demande, que ce chemin était public et communal, il a subsidiairement allégué qu'il était au moins commun entre lui et les défendeurs, comme voie d'exploitation de leurs propriétés respectives ;

Attendu que le jugement attaqué, en tenant pour constante la jouissance invoquée, a déclaré dans ses motifs qu'il était sans intérêt d'examiner si le chemin était commun ou s'il était public,

parce que, dans le premier cas, la possession de Bayard, commune avec celle des consorts Déjardin, serait opérante, et parce que, dans le second cas, « il tiendrait son droit de la situation des lieux et de la loi » ;

Attendu qu'à la suite de ces déclarations ledit jugement a décidé dans son dispositif que Bayard avait « la possession annale et, en tout cas, le droit de se servir du chemin qui conduit au rivage de la Sambre », d'où suivait que sa demande en répression de l'entreprise des consorts Déjardin sur ledit chemin était bien fondée ;

Attendu que cette décision, au lieu de se renfermer dans la question de possession, a statué sur le fond même du droit, tout au moins en ce qui touche l'une des deux hypothèses admises ;

D'où il suit qu'elle a cumulé le possessoire et le pétitoire et, par suite, violé l'article de la loi précité ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le premier moyen, casse, etc.

(N° 57)

[17 octobre 1893]

Fin de non-recevoir. — Défaut de motifs. —
(Sieur Verge-Dejoux.)

Doit être annulé pour défaut de motifs le jugement qui condamne le défendeur au fond sans s'expliquer sur la fin de non-recevoir proposée par celui-ci.

La Cour,

. . . . . .

Attendu que, devant le tribunal de commerce de Mâcon, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée avait, par des conclusions formelles, opposé à la demande en détaxe du sieur Verge-Dejoux une fin de non-recevoir tirée de ce que cette demande concernait, pour le plus grand nombre des expéditions litigieuses, l'ancienne compagnie des chemins de fer des Dombes, seule concessionnaire et exploitante, au moment de ces expéditions, de la ligne de Mâcon à Paray-le-Monial, ladite compagnie ayant seule fait lesdites expéditions et ayant seule touché le prix du transport ;

Attendu que, par son jugement du 28 avril 1892, le tribunal de commerce de Mâcon a, sans s'expliquer sur la fin de non-recevoir proposée, fait droit à la demande de Verje-Dejoux et condamné la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée au payement de la somme globale de 480 francs représentant le montant des taxes indûment perçues par elle sur lesdites expéditions ;

Attendu qu'en statuant ainsi au fond et en rejetant implicitement la fin de non-recevoir opposée par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, sans donner de motifs à l'appui de sa décision, le jugement attaqué a violé les dispositions de la loi susvisée ;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 58)

[17 octobre 1893]

Transport par chemin de fer. — Responsabilité. — Vice propre de la chose. — (Veuve Amiot et autres.)

La responsabilité du transporteur cesse lorsqu'il est établi que l'avarie en cours de route provient du vice propre de la chose.

La Cour,

. . . . . .

Sur la seconde branche, tirée de la violation de l'article 103 du Code de commerce :

Attendu que, si en principe le voiturier répond des avaries éprouvées par la marchandise qu'il transporte, cette responsabilité cesse lorsqu'il est prouvé que les avaries proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure ;

Attendu que, dans l'espèce, il résulte du jugement attaqué que le coulage, objet du litige, avait pour cause le mauvais état de deux des fûts transportés ; que néanmoins ledit jugement a condamné l'administration des chemins de fer de l'État à réparer le préjudice résultant de ce coulage, et, sans lui imputer d'ailleurs aucune faute, a refusé à ladite administration tout recours contre les expéditeurs, par ce seul motif qu'elle avait reçu sans réserves la marchandise à transporter ;

Par ces motifs, casse, etc.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 59)

[15 novembre 1893]

Routes nationales. — Recensement de la circulation en 1894.

Monsieur l'Ingénieur en chef, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai approuvé les propositions que vous m'avez adressées pour la division des routes de votre département en sections en vue du recensement de la circulation qui doit avoir lieu en 1894, ainsi que pour le choix des postes d'observation, sous réserve des quelques modifications de détail qui vous seraient signalées par la Commission des routes nationales.

En ce qui concerne les comptages de nuit, vous ne vous astreindrez pas à en exécuter un même nombre dans chaque trimestre; vous les répartirez de manière à obtenir une évaluation aussi exacte que possible de la circulation nocturne, mais sans dépasser dans l'année le nombre total qui résulte de vos propositions.

Aucun crédit spécial ne doit être affecté au recensement de la circulation, dont la dépense sera prélevée sur les crédits ordinaires de l'entretien. Les indemnités accordées aux observateurs seront réglées sur les bases indiquées dans la circulaire du 26 novembre 1887, savoir :

1° Pour chaque comptage de jour, il sera alloué une indemnité égale à la valeur d'une demi-journée de salaire, la journée devant être considérée comme 1/30 du salaire mensuel;

2° Chaque comptage de nuit donnera lieu à une indemnité équivalente au salaire de une journée 3/10;

3° Si un cantonnier est appelé à faire des comptages en dehors de son canton, l'indemnité à lui allouer, d'après les bases ci-dessus, sera augmentée de 1/5. Les chefs cantonniers auront droit au même supplément, si leur poste d'observation est en dehors du canton dont l'entretien leur est confié, même dans l'étendue de leur brigade;

4° Pour les comptages qui auront lieu les dimanches et les jours fériés, l'indemnité calculée comme il vient d'être indiqué sera augmentée de la valeur d'une journée de salaire;

5° Il sera accordé une demi-journée de repos sans retenue aux cantonniers qui auront fait la veille un comptage de nuit, lorsque ce comptage n'aura pas lieu, bien entendu, la veille d'un dimanche ou d'un jour férié;

6° Les cantonniers-chefs qui seraient employés à la surveillance des comptages de nuit recevront une indemnité égale aux 2/5 du prix de la journée;

7° Les tournées de surveillance pendant le jour seront considérées comme tournées de service et ne donneront lieu à aucune indemnité autre que celle qui peut résulter de l'application des règlements ordinaires;

8° Toutes les indemnités seront calculées en nombres ronds, sans fraction inférieure à 5 centimes;

9° Les observateurs auront à payer leurs frais d'éclairage et de chauffage et la location des abris. Toutefois, lorsque le poste d'observation sera loin des lieux habités et qu'on sera obligé d'établir une guérite spéciale, cette guérite sera fournie et posée aux frais de l'Administration;

10° S'il existait quelques localités où les agents ne pourraient pas subvenir aux frais de location d'abri, de chauffage et d'éclairage, moyennant la valeur de 2/5 de journée pour un comptage de jour ou de nuit, prélevée sur l'indemnité accordée par le tarif ci-dessus, l'Ingénieur en chef en rendrait compte à l'Administration, qui statuera sur ses propositions;

11° Il pourra être alloué aux plus méritants des observateurs, à la fin du recensement, une gratification à titre de récompense. Cette gatification ne dépassera pas huit journées de travail et le nombre de ceux qui en seront l'objet ne dépassera pas le tiers du nombre total des observateurs;

12° Les observateurs trouvés en faute seront privés de tout ou partie de l'indemnité à laquelle ils auraient eu droit.

Sur un grand nombre de sections, où la circulation n'est pas très active, elle ne donne lieu qu'à d'assez rares pointages. Vous aurez à prendre des mesures pour que l'observateur ne reste pas inoccupé dans les intervalles, en lui confiant, par exemple, le cassage de matériaux bruts, le curage des fossés ou d'autres travaux d'entretien sur une certaine étendue de part et d'autre du poste d'observation.

Vous aurez soin de tenir une note exacte des dépenses du

recensement, tant en journées qu'en indemnités, et de les faire ressortir dans l'état de décomposition des dépenses d'entretien en 1894, au détail de l'article des frais généraux.

J'ai l'honneur de vous adresser, en même temps, ampliation de la circulaire que j'envoie à M. le Préfet de votre département, avec les instructions que vous aurez à suivre pendant la durée des comptages en 1894.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

(N° 60)

[15 novembre 1893]

Routes nationales. — Recensement de la circulation en 1894.

Monsieur le Préfet, ayant jugé qu'il serait utile de procéder en 1894 à un nouveau recensement général de la circulation sur les routes nationales, j'ai, le 6 avril dernier, invité MM. les Ingénieurs en chef du service ordinaire à présenter des propositions pour l'organisation des comptages.

Ces propositions me sont parvenues; je les ai soumises à l'examen de la Commission des routes, qui a conclu à leur adoption et qui a préparé, en outre, de nouvelles instructions et de nouvelles formules pour l'exécution de l'opération projetée.

L'avis et le travail de la Commission ont reçu mon approbation. Je vous prie, monsieur le Préfet, de recommander à M. l'Ingénieur en chef de votre département de se conformer exactement aux instructions générales ainsi qu'aux diverses formules ci-jointes, dont l'usage lui sera facilité par les explications détaillées qu'elles contiennent.

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse des ampliations à M. l'Ingénieur en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

INSTRUCTIONS GÉNÉRALES

POUR LE RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

SUR LES ROUTES NATIONALES EN 1894.

Dates et durée des comptages. — Les comptages commenceront le mercredi 3 janvier, et se continueront pendant toute l'année à des intervalles de treize jours, conformément au tableau ci-après :

Mercredi, 3 janv.	Mercredi, 4 avril.	Mercredi, 4 juillet.	Mercredi, 3 oct.
Mardi, 16 janvier.	Mardi, 4 avril.	Mardi, 17 juillet.	Mardi, 16 octobre.
Lundi, 29 janvier.	Lundi, 30 avril.	Lundi, 30 juillet.	Lundi, 29 octobre.
Dimanche, 11 fév.	Dimanche, 13 mai	Dimanche, 12 août.	Dimanche, 11 nov.
Samedi, 24 février.	Samedi, 26 mai.	Samedi, 25 août.	Samedi, 24 nov.
Vendredi, 9 mars.	Vendredi, 8 juin.	Vendredi, 7 sept.	Vendredi, 7 déc.
Jeudi, 22 mars.	Jeudi, 21 juin.	Jeudi, 7 sept.	Jeudi, 20 déc.

Les observations d'une même journée commenceront le matin à 5 heures du 1er avril au 30 septembre et à 6 heures dans le reste de l'année. Elles se prolongeront jusqu'à 9 heures du soir.

Comptages de nuit. — Pour les comptages de nuit, l'ingénieur en chef fixera leurs dates à l'avance, en tenant compte des circonstances locales, de façon à constater le plus exactement possible la moyenne réelle de la circulation nocturne. Il s'attachera notamment à y faire intervenir les foires et marchés proportionnellement à leur fréquence. Il ne s'assujettira pas à placer les comptages de nuit aux mêmes dates que les comptages de jour, ni à les répartir également entre les diverses saisons, tout en restant dans les limites du nombre total approuvé par l'Administration.

Classification par catégories. — Les voitures seront classées comme pour les recensements antérieurs, en trois catégories :

1° Voitures chargées de produits et de marchandises (tombereaux, charrettes, fardiers, voitures de roulage, d'agriculture, etc.) ;

2° Voitures publiques pour voyageurs, chargées ou vides (omnibus, diligences, courriers) ;

3° Voitures particulières pour voyageurs (calèches, tilburys, etc.), et voitures vides de toute nature, sauf celles de la 2e catégorie.

Les animaux qui ne traînent pas de voitures sont classés en deux catégories :

1° Bêtes non attelées (chevaux, bœufs, mulets, ânes) ;

2° Menu bétail (veaux, moutons, porcs, chèvres).

Parmi les bêtes non attelées, on distinguera celles qui sont montées par des cavaliers ou chargées de fardeaux de celles qui ne sont pas montées ni chargées.

Il ne sera pas tenu compte de la circulation des piétons, des vélocipèdes, ni des tramways.

Les voitures circulant sur rails feront l'objet d'un recensement particulier pour lequel il sera donné des instructions ultérieures.

Si des voitures, sans circuler sur des rails, sont mues par la vapeur, l'électricité ou tout autre moyen mécanique, le nombre équivalent de colliers sera calculé par le rapport du poids moyen des voitures et des machines au poids moyen d'une voiture chargée à un collier, cheval compris.

Résultats des comptages. — Les résultats des observations seront constatés sur des états dont les modèles, au nombre de trois, sont annexés aux présentes instructions. Chacun d'eux porte une instruction spéciale sur la manière dont il doit être dressé et sur les dates auxquelles il doit être arrêté et transmis.

On pourra se reporter aux exemples hypothétiques donnés à l'encre rouge sur les formules.

Modèle n° 1. *Feuilles de pointage.* — La feuille de pointage est celle qui sera remise aux observateurs chargés des comptages. Elle devra être recueillie par le conducteur, aussitôt après le comptage.

Modèle n° 2. *Journal des comptages.* — Les résultats des feuilles de pointage seront récapitulés dans un cahier où ils seront transcrits à la suite de chaque comptage de jour ou de nuit.

Modèle n° 3. *Récapitulation.* — Cet état fera connaître les moyennes obtenues en fin d'année par sections de comptage pour chacune des routes et par routes, pour l'ensemble de chaque service d'ingénieur. Il sera dressé par l'ingénieur ordinaire et envoyé à l'ingénieur en chef dans le mois de janvier 1895.

L'ingénieur en chef dressera un tableau semblable pour le département et le fera parvenir à l'Administration avant la fin de février.

Tous les nombres seront contrôlés avec soin, et tous les calculs vérifiés.

Répartition de la circulation entre les chaussées de diverse nature. — La circulation n'étant généralement pas la même en moyenne sur les routes

pavées et sur les routes empierrées, il sera dressé trois états distincts pour chacun des modèles n° 2 et 3 ; le premier pour les empierrements, le deuxième pour les pavages, le troisième pour l'ensemble des chaussées de toute nature. On se reportera, pour faire la répartition des routes entre ces deux catégories, à l'article 7 de l'instruction annexée à la circulaire du 20 avril 1883, dont le texte est rappelé sur le modèle n° 1 ci-joint.

Des instructions ultérieures seront données pour la mise en œuvre des résultats en vue de calculer la circulation moyenne brute et réduite pour l'année entière et le tonnage correspondant. Toutefois, MM. les Ingénieurs procéderont, dès à présent, aux recherches nécessaires pour déterminer le poids des voitures et des animaux qui circulent sur les différents points du territoire.

Les résultats de leurs recherches à ce sujet seront consignés sur des tableaux conformes au modèle A ci-annexé.

Les feuilles de pointage et les divers états seront établis sur des formules du format réglementaire de 0m,21 sur 0m,31.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

MODÈLE N° 1.

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION EN 1894

DÉPARTEMENT DU GARD

ARRONDISSEMENT DE L'EST

ROUTE N° 100, DE MONTPELLIER A CONI

SECTION N° 28

entre Remoulins et le chemin de grande communication n° 30 sur une longueur de 7.700 mètres, dont 0 mètre avec chaussée pavée (*).

POSTE D'OBSERVATION DE L'AUBERGE DE SAZE
au point kilométrique 3km.350 mètres

DATE : 13 mai 1894

FEUILLE DE POINTAGE N° 1

(De 5 heures du matin à 9 heures du soir.)

INSTRUCTION

Chaque comptage, il est remis, suivant les besoins, à chacun des agents chargés des observations, une [illegible] feuilles de pointage qui reçoivent des numéros d'ordre.

[illegible] exactement l'heure où commence et l'heure où finit l'usage de chaque feuille. La feuille est renou- [illegible] heures du soir, lorsque les observations de jour ou les observations de nuit ont lieu à la même date.

[illegible] de chaque voiture ou de chaque animal non attelé est constaté par l'observateur au moyen d'un [illegible] percé dans la case affectée à la catégorie correspondante, au centre d'un des petits carrés.

[illegible] attelées d'ânes et les voitures à bras sont pointées dans la colonne des voitures vides, quel que [illegible] chargement. Les canons et caissons d'artillerie sont comptés comme voitures vides. Les bœufs et les [illegible] portés pour leur nombre réel, sans réduction.

[illegible] son attelées comprennent : 1° les chevaux, mulets et ânes montés par des cavaliers ou chargés de [illegible]; 2° les bœufs, les chevaux, mulets et ânes non montés ni chargés. Le menu bétail comprend : les [illegible] moutons, les porcs, les chèvres. Lorsque les bêtes non attelées et le menu bétail se présentent en [illegible] nombreux, comme les détachements de cavalerie ou les troupeaux de bestiaux, les trous d'épingle sont [illegible] par des nombres au crayon dans les cases plus larges réservées à cet effet ; si la rapidité de leur passage [illegible] pas de les compter individuellement, on s'efforce d'en évaluer le nombre aussi exactement que possible.

[illegible] des voitures circulant sur les chaussées, et non sur des rails, dont la traction se fait à la vapeur, [illegible] ou tout autre moyen mécanique, leur nombre est constaté par autant de trous d'épingle qu'il y [illegible], y compris les machines.

[illegible] sont inscrits dans les colonnes réservées à cet effet par le conducteur, qui met des zéros en face [illegible] vides. Il se reportera aux instructions générales pour l'évaluation du nombre de colliers [illegible] voitures à traction mécanique.

[illegible] est remise au conducteur dès le lendemain de la journée de comptage.

(*) : de l'Instruction jointe à la circulaire du 20 avril 1883 : « Les chaussées sont classées en deux catégories : 1° les [illegible] avec ou sans caniveaux pavés ; 2° les chaussées pavées ou autres, comprenant notamment les dallages en [illegible] tabliers en charpente des ponts. Il n'est pas tenu compte, dans la deuxième catégorie, des caniveaux et cassis, [illegible] leur largeur, des passages à niveau, ni de toutes les autres parties non empierrées de moins de 50 mètres de [illegible] se trouvant interposées dans une section empierrée. »

ATTELAGES en colliers	VOITURES CHARGÉES de produits ou de marchandises — Pointage	Nombre de voitures	Nombre de colliers	VOITURES PUBLIQUES pour voyageurs (chargées ou vides) — Pointage	Nombre de voitures	Nombre de colliers	VOITURES VIDES et voitures particulières pour voyageurs — Pointage	Nombre de voitures	Nombre de colliers	TOTAUX Voitures	TOTAUX Colliers
1 collier		44	44		0	0		18	48	92	92
2 colliers.		22	44		4	8		39	78	65	130
3 colliers.		4	12		2	6		3	9	9	27
4 colliers.		0	0		0	0		0	0	0	0

| | | |

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

ROUTES NATIONALES

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION EN 1894

MODÈLE N°

CHAUSSÉES EMPIERRÉES

DÉPARTEMENT DU GARD

ARRONDISSEMENT DE L'EST

SUBDIVISION DE BEAUCAIRE

JOURNAL DES COMPTAGES

INSTRUCTION

Ce modèle est tenu sous forme d'un cahier renfermant un nombre d'intercalaires suffisa raison du nombre des sections de comptage que comprend le service et du nombre de compt tant de jour que de nuit, qui auront lieu sur chacune d'elles dans le cours de l'année.

On y reporte les résultats des feuilles de pointage aussitôt qu'elles sont recueillies.

A la fin de l'année, on fait le total pour chacune des colonnes, on rappelle le nombre de tages qui s'y applique et l'on fait la moyenne en divisant le total par ce nombre.

La moyenne de jour et la moyenne de nuit sont réunies pour former la moyenne générale section.

Le conducteur envoie son journal à l'ingénieur ordinaire, avec les feuilles de pointage à l dans les cinq jours qui suivent chaque date réglementaire de comptage de jour.

L'ingénieur ordinaire, après avoir vérifié le cahier du conducteur, en transcrit les résult un journal qu'il tient pour l'ensemble de l'arrondissement. Il renvoie au conducteur le jour celui-ci lui a communiqué. Il conserve les feuilles de pointage.

Il transmet son journal à l'Ingénieur en chef, qui le renvoie à l'Ingénieur ordinaire, après transcrit les résultats sur le journal qu'il tient pour l'ensemble du département.

Vérifications :
- Col. 8 = col. 2 + col. 4 + col. 6.
- Col. 9 = col. 3 + col. 5 + col. 7.
- Col. 14 = col. 10 + col. 12.
- Col. 15 = col. 11 + col. 13.

DATES des comptages	ATTELÉS AUX VOITURES chargées de produits ou de marchandises		publiques pour voyageurs (chargées ou vides)		vides ou particulières pour voyageurs		TOTAL		CHARGÉES ou montées		NON CHARGÉES ni montées		TOTAL		de têtes de menu bétail	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ROUTE N° 100. — SECTION N° 30.																
Mercredi, 3 janvier. . . .	461	62	42	12	523	38	1.026	112	32	4	23	10	55	14	13	12
Mardi, 16 janvier.	532	»	40	»	467	»	1.039	»	30	»	12	»	42	»	25	»
Samedi, 20 janvier. . . .	»	149	»	10	»	72	»	231	»	20	»	50	»	70	»	15
Lundi, 29 janvier.	490	33	38	10	512	35	1.040	78	29	10	20	10	49	20	32	10
Dimanche, 11 février. . .	548	52	56	22	422	48	1.026	122	32	10	22	7	54	17	28	8
Samedi, 24 février	672	»	30	»	630	»	1.332	»	26	»	10	»	36	»	16	»
Vendredi, 9 mars	548	»	28	»	512	»	1.088	»	22	»	6	»	28	»	20	»
Vendredi, 16 mars.	»	73	»	15	»	50	»	138	»	13	»	12	»	25	»	12
Jeudi, 22 mars.	454	»	32	»	482	»	968	»	16	»	16	»	32	»	30	»
Mercredi, 4 avril	422	»	34	»	402	»	858	»	23	»	19	»	42	»	32	»
Mardi, 17 avril	506	37	36	10	476	39	1.018	86	28	»	22	»	50	»	25	15
Samedi, 28 avril.	»	69	»	16	»	53	»	138	»	17	»	13	»	30	»	14
Lundi, 30 avril	483	»	42	»	525	»	1.050	»	20	»	18	»	38	»	17	»
Dimanche, 13 mai	835	102	58	18	723	72	1.616	192	53	34	21	28	74	62	16	37
Samedi, 26 mai.	529	92	40	10	627	80	1.196	182	25	23	17	17	42	40	15	28
Jeudi, 31 mai.	»	28	»	8	»	35	»	71	»	28	»	24	»	52	»	13
Vendredi, 8 juin.	625	»	36	»	532	»	1.193	»	47	»	6	»	53	»	18	»
Jeudi, 21 juin.	532	67	32	8	512	58	1.076	133	38	19	8	13	46	32	20	24
Mercredi, 4 juillet.	725	72	30	8	628	67	1.383	147	37	22	26	18	63	40	25	18
Mardi, 17 juillet.	663	59	27	8	575	52	1.265	119	35	14	22	13	57	27	30	12
A reporter.	9.025	895	601	155	8.548	699	18.174	1.749	493	214	268	215	761	429	362	218

DATES des comptages	NOMBRE DE COLLIERS — ATTELÉS AUX VOITURES — chargées de produits ou de marchandises		publiques pour voyageurs (chargées ou vides)		vides ou particulières pour voyageurs		TOTAL		NOMBRE DE BÊTES — CHARGÉES ou montées		NON CHARGÉES ni montées		TOTAL		NOMBRE de têtes de menu bétail	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ROUTE N° 100. — SECTION N° 30 (*suite*).																
Report.	9.025	895	601	155	8.548	699	18.174	1.749	493	214	268	215	761	429	362	218
Samedi, 28 juillet. . . .	»	107	»	12	»	93	»	212	»	29	»	9	»	38	»	25
Lundi, 30 juillet.	652	93	38	12	622	82	1.312	187	29	18	26	10	55	28	35	20
Dimanche, 12 août	708	»	58	»	657	»	1.423	»	36	»	36	»	72	»	28	»
Vendredi, 18 août.	»	25	»	8	»	30	»	63	»	14	»	11	»	25	»	10
Samedi, 25 août	622	»	42	»	579	»	1.243	»	27	»	25	2	52	»	27	»
Vendredi, 7 septembre. .	637	72	27	12	583	63	1.247	147	32	19	22	17	54	36	25	23
Jeudi, 20 septembre. . . .	650	68	29	8	542	62	1.221	138	29	12	13	13	42	25	30	10
Mercredi, 3 octobre. . . .	502	»	26	»	492	»	1.020	»	25	»	19	»	44	»	27	»
Mardi, 16 octobre.	425	52	24	8	407	45	856	105	21	20	15	10	36	30	24	12
Lundi, 29 octobre.	402	»	20	»	423	»	845	»	17	»	11	»	28	»	21	»
Dimanche, 11 novembre.	527	70	35	6	418	54	980	130	17	14	7	13	24	27	18	15
Samedi, 24 novembre . .	425	»	17	»	400	»	842	»	21	»	8	»	29	»	15	»
Vendredi, 7 décembre . .	372	35	19	6	382	35	773	76	18	15	14	10	32	25	17	20
Jeudi, 20 décembre. . . .	325	28	23	8	312	30	660	66	27	12	17	8	44	20	19	15
Totaux.	15.272	1.445	959	235	14.365	1.193	30.596	2.873	792	367	481	318	1.273	683	648	368
Nombre de comptages. .	28	22	28	22	28	22	28	22	28	22	28	22	28	22	28	22
Moyennes	545,4	65,7	34,3	10,7	513,0	54,2	1092,7	130,6	28,3	16,7	17,2	14,4	45,5	31,0	23,1	16,7
Moyennes générales. . .	611,1		45,0		567,2		1.223,3		45,0		31,5		76,5		39,8	

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

ROUTES NATIONALES

MODÈLE N° 3.

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION EN 1894

CHAUSSÉES EMPIERRÉES

DÉPARTEMENT DU GARD

ARRONDISSEMENT DE L'EST

RÉCAPITULATION

PAR SECTIONS DE ROUTES, PAR ROUTES ET POUR L'ENSEMBLE DE L'ARRONDISSEMENT

Dressé par l'ingénieur ordinaire soussigné,
à Nîmes, le 12 janvier 1895.

INSTRUCTION

Le tableau est dressé par routes. Pour chaque route, les résultats sont donnés par sections de voyage.

Une récapitulation par routes est faites à la fin du tableau.

Les moyennes sont les moyennes générales qui figurent sur le journal (mod. n° 2).

Les produits sont ceux de ces moyennes par les longueurs qui figurent à la colonne 1.

Les longueurs sont exprimées en kilomètres avec trois décimales, et les produits en nombres entiers.

La moyenne pour l'ensemble d'une route est le quotient par sa longueur de la somme des produits partiels qui s'y rapportent. Elle est exprimée avec une décimale.

Vérifications.
- Col. 8 = col. 2 + col. 4 + col. 6.
- Col. 9 = col. 3 + col. 5 + col. 7.
- Col. 14 = col. 10 + col. 12.
- Col. 15 = col. 11 + col. 13.

La récapitulation doit être adressée par l'ingénieur ordinaire à l'ingénieur en chef dans le mois de janvier 1895 et par l'ingénieur en chef à l'Administration dans le mois de février suivant.

NUMÉROS D'ORDRE et longueur des sections de comptage ou des routes		NOMBRE QUOTIDIEN MOYEN															
		DE COLLIERS ATTELÉS AUX VOITURES								BÊTES						TÊTES de menu bétail	
		chargées de produits ou de marchandises		publiques pour voyageurs (chargées ou vides)		vides ou particulières pour voyageurs		Total		chargées ou montées		non chargées ni montées		Total			
		Moyennes	Produits	Moyennes	Produits	Moyennes	Produits	Moyennes	Produits	Moyennes	Produits	Moyennes	Produits	Moyennes	Produits	Moyennes	Produits
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ROUTE N° 86.																	
»	3k,134	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
»	9k,579	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
»	»																
»	»																
»	»																
»	»																
ROUTE N° 100.																	
28	7k,700	110,5	851	38,0	293	107,3	826	255,8	1.970	75,3	580	29,7	229	105,0	809	75,3	580
29	6k,605	32,9	217	0,0	0	49,2	325	82,1	542	28,2	186	25,4	168	53,6	354	42,1	278
30	6k,125	389,7	2.387	82,7	506	432,3	2.648	904,7	5,541	32,7	200	28,2	173	60,9	373	6,3	39
Totaux. . .	20k,430	»	3.455	»	799	»	3.799	»	8.053	»	966	»	570	»	1.536	»	897
Moyennes. . .	»	169,1	»	39,1	»	186,0	»	394,2	»	43,7	»	27,9	»	75,2	»	43,9	»
ROUTE N° 101.																	
31	20k,293	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
32	10k,289	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
»	»																
»	»																

Numéros	Longueur des sections de comptage ou des routes	Véhicules [illegible]								Véhicules [illegible]						Chèvres de menu bétail	
		chargées de produits ou de marchandises		publiques pour voyageurs (chargées ou vides)		vides ou particulières pour voyageurs		Total		chargées ou montées		non chargées ni montées		Total			
		Moyennes	Produits	Moyennes	Produits	Moyennes	Produits	Moyennes	Produits	Moyennes	Produits	Moyennes	Produits	Moyennes	Produits	Moyennes	Produits
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

ROUTES NATIONALES

MODÈLE A.

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION EN 1894

DÉPARTEMENT DU GARD

ARRONDISSEMENT DE L'EST

POIDS DES VOITURES ET DES CHEVAUX

INSTRUCTION

Le poids brut se compose du poids mort de la voiture et du harnachement et du poids tant en personnes qu'en produits, marchandises et bagages.

Le tonnage utile inscrit aux colonnes 19 et 21 ne comprend que les produits, marchandise bagages, abstraction faite des personnes.

Le chargement utile des voitures particulières, des voitures à ânes, des voitures à bras et bêtes de somme est négligé.

Dans l'estimation des poids moyens inscrits dans les colonnes impaires de 13 à 21, on égard à la réduction qui résulte de ce que toutes les voitures ne circulent pas à charge comp

Les colonnes de numéro pair sont les produits des colonnes de numéro impair par la long correspondante.

Le tableau est dressé par routes. Pour chaque route, les poids sont donnés et les prod sont faits par sections de comptage. Il est fait un total des produits et ce total est divisé p longueur de la route ; le résultat de la division fournit le poids moyen relatif à cette route.

A la fin du tableau, il est fait, dans la même forme, une récapitulation générale par ro On y reporte la longueur, les poids moyens et les produits précédemment trouvés pour ch route, et on totalise les produits et les longueurs. En divisant la somme des produits p somme des longueurs, on obtient le poids moyen applicable à l'ensemble de l'arrondissemen du département.

Les résultats cherchés ne pouvant être qu'approximatifs, les longueurs sont exprimées en mètres, sans décimales, sauf à forcer l'unité, les poids en kilogrammes sans fraction.

Lorsqu'il ne circule pas de voitures publiques pour voyageurs dans une section, on met guillemets dans les colonnes 5 et 6 ; le poids moyen pour la route se calcule en divisant la so des produits par la longueur de la route, déduction faite de la longueur des sections où il des guillemets.

La même déduction doit être opérée pour le calcul des moyennes dans la récapitulation par ro

---

Pour dresser ce tableau, on s'entourera de tous les renseignements qu'il sera possible d procurer. On procédera à des pesées directes toutes les fois que l'on pourra. On consultera personnes ayant une compétence spéciale, comme les charretiers, les entrepreneurs et les ducteurs de transports, les carrossiers, les vétérinaires, les éleveurs, les propriétaires, etc.

Chaque ingénieur ordinaire établira un tableau pour son arrondissement, et il l'adresse l'ingénieur en chef avant le 31 janvier 1894, avec un rapport détaillé qui indiquera la m suivie et les moyens employés pour connaître les poids correspondant à chaque catégorie de co

L'ingénieur en chef dressera un tableau général pour l'ensemble du département, après modifié, s'il le juge convenable, les propositions des ingénieurs ordinaires. Il l'enverra à l'Ad nistration centrale avec son rapport à l'appui avant le 1er mars 1894.

DÉSIGNATION des routes et sections de routes	LONGUEUR	de roulage et d'agriculture		publiques pour voyageurs		particulières pour voyageurs		[illegible] des bêtes non attelées		[illegible] des têtes de menu bétail		de roulage et d'agriculture		publiques pour voyageurs		particulières pour voyageurs		de roulage et d'agriculture		publiques pour voyageurs	
		Poids	Produits	Poids	Produits	Poids	Produits	Poids	Produits	Poids	Produits	Poids	Produits	Poids	Produits	Poids	Produits	Poids	Produits	Poids	Produits
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
	km	kg.		kg.		kg.		kg		kg.		kg.		kg.		kg.		kg.		kg.	
ROUTE N° 100.																					
Section n° 28. . .	8	550	4.400	400	3.200	380	3.040	360	2.880	50	400	1.160	9.280	850	6.800	480	3.840	630	5.040	200	1.600
— n° 29. . .	7	500	3.500	»	»	360	2.520	340	2.380	45	315	1.210	8.470	850	5.950	420	2.940	700	4.900	»	»
— n° 30. . .	6	450	2.700	360	2.160	355	2.130	320	1.920	40	240	1.000	6.000	720	4.320	360	2.160	520	3.120	175	1.050
Totaux. . . .	21	»	10.600	»	5.360	»	7.690	»	7.180	»	955	»	23.750	»	17.070	»	8.940	»	13.060	»	2.650
Moyennes	»	505	»	383	»	366	»	320	»	45	»	1.131	»	813	»	426	»	622	»	189	»

OBSERVATIONS.

Dressé par l'ingénieur *soussigné,*

A , le 189 .

(N° 61)

[26 décembre 1893]

Recensement de la circulation en 1894.

Monsieur l'Ingénieur en chef, l'influence qu'exerce sur l'entretien des routes la circulation qui emprunte les tramways ou chemins de fer établis sur leur sol n'est pas de même nature que celle des voitures roulant sur les chaussées ; il est, par suite, indispensable de la constater à part dans le recensement qui aura lieu en 1894 sur les routes nationales.

Cette constatation n'exigera pas l'emploi d'observateurs spéciaux, car vous pourrez vous en procurer les éléments auprès des entrepreneurs ou des compagnies qui exploitent ce mode de transport.

Je vous engage à entrer immédiatement en relations avec eux pour vous assurer s'ils recueillent habituellement les données dont vous aurez besoin, et, dans le cas contraire, pour prendre d'un commun accord les mesures nécessaires.

Vous devrez d'ailleurs contrôler avec soin les renseignements qui vous sont fournis, et suivre avec une attention particulière l'exploitation de ces services en 1894, dans les parties qui empruntent le sol des routes nationales.

Les résultats de vos recherches seront consignés sur un tableau conforme au modèle n° 4 ci-joint, sur lequel vous trouverez des instructions et dont l'application vous sera facilitée par des exemples hypothétiques à l'encre rouge.

Vous voudrez bien adresser ce tableau à l'Administration en même temps que la récapitulation générale du recensement (Modèle n° 3. — Circulaire du 15 novembre 1893); mais je vous invite à en étudier dès à présent les dispositions, afin de vous mettre en mesure d'en remplir les colonnes avec toute l'exactitude possible.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

JONNART.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ROUTES NATIONALES

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION EN 1894

MODÈLE N° 4.

DÉPARTEMENT D

TRAMWAYS ET CHEMINS DE FER SUR ROUTES

Dressé par l'Ingénieur en chef soussigné,

A , le

NOTIONS. — Quand l'exploitation n'est pas uniforme sur toute la ligne, quand, par exemple, les trains ou voitures n'en parcourent pas toute l'étendue et s'arrêtent à une localité intermédiaire, on divise la ligne en autant de sections qu'il y a de régimes différents.

Colonnes 2 *et* 4. — Les longueurs empruntées sont mesurées suivant l'axe de la route. Elles comprennent pas les déviations.

Colonne 3. — Les sections de comptage sont celles qui ont été adoptées pour le recensement; elles portent les mêmes numéros.

Colonne 6. — Quotient de la colonne 5 par 365.

Colonnes 9, 13 *et* 17. — Les voitures automotrices sont celles où la machine motrice est portée par le châssis que les compartiments destinés aux voyageurs ou aux marchandises.

Colonnes 11 *à* 14. — Produits des colonnes 7 à 10 par la colonne 6.

Colonne 16. — Moyenne entre le poids à vide et le poids à plein approximativement.

Colonnes 17 *et* 18. — Le poids brut des voitures chargées est égal à leurs poids mort ou augmenté du chargement que ces voitures ont réellement reçu en moyenne, tant en voyageurs, marchandises et bagages, et non de la charge totale qu'elles sont susceptibles de recevoir.

Colonne 19. — Somme des produits des colonnes 15 à 18 par les colonnes correspondantes de

Colonnes 20 *et* 21. — Produits respectifs de la colonne 19 par les colonnes 6 et 5.

Colonne 22. — Le tonnage à distance entière est le quotient du tonnage à 1 kilomètre par la longueur totale de la ligne, et le tonnage à 1 kilomètre est la somme des produits qu'on obtient en multipliant chaque expédition par son parcours sur la ligne.

Colonnes 25 *et* 27. — Produits respectifs des colonnes 21 et 22 par la colonne 4.

Colonnes 23, 26 *et* 28. — Quotient des colonnes 22, 25 et 27 par 365.

PARTIES DE ROUTES EMPRUNTÉES				NOMBRE de trajets simples effectués		NOMBRE MOYEN PAR TRAJET				CIRCULATION MO PAR JOUR		
Routes		Sections de comptage						de voitures		Nombre		
Numéros	Longueurs empruntées	Numéros	Longueurs empruntées	dans l'année	moyen par jour	de chevaux	de machines locomotives	automotrices	ordinaires ou wagons	de chevaux	de machines locomotives	de v auto-motrices
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	kil. m.		kil. m.									
					I. — TRAMWAY A TRACTION DE CHEV							
210	14 201	28 29 30	3 715 6 659 3 827	11.523	31,6	2	»	»	1	63,2	»	»
					I *bis*. — TRAMWAY A TRACTION DE CHEV							
210 211	7 325 10 544	30 38 39	7 325 6 224 4 320	6.525	17,9	2	»	»	1	35,8	»	»
					II. — TRAMWAY A AIR COMPR							
212	9 650	42 43	6 327 3 323	21.900	60,0	»	»	1	1	»	»	60,0
					III. — CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LO							
213	0 710	51	0 710	2.190	6,0	»	1	»	4,3	»	6,0	»

POIDS MOYEN DE CHAQUE			TONNAGE BRUT (y compris les moteurs)			TONNAGE UTILE moyen à distance entière (non compris les voyageurs)		PRODUIT, PAR SECTIONS DE COMPTAGE, DE LA LONGUEUR PAR LE TONNAGE				
	voiture chargée								Produit de la longueur par le tonnage			
									brut (y compris les moteurs)		utile (non compris les voyageurs)	
machine locomotive	automotrice	ordinaire ou wagon	par trajet	par jour	pour l'année	pour l'année	par jour	Numéros des sections de comptage	pour l'année	par jour	pour l'année	par jour
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes		ton. kil.	ton. kil.	ton. kil.	ton. kil.
A A **C** (1re SECTION, DE **A** A **B**).												
»	»	5,0	6,0	190	69,138	3.375	9,3	28	256.848	707	12.538	34,5
								29	460.390	1.261	22.474	61,2
								30	264.591	725	12,916	35,8
A A **C** (2e SECTION, DE **B** A **C**).												
»	»	5,0	6,0	107	39.150	1.638	4,5	30	286.774	786	12.008	32,9
								38	243.670	660	10.195	28,0
								39	169,128	463	7.076	19,3
D A **E**.												
»	6,5	4,0	10,5	630	229,950	»	»	42	1.454.895	3.986	»	»
								43	764.124	2.093	»	»
F A **G** (TRACTION PAR LOCOMOTIVES A VAPEUR).												
45	»	9,1	54,6	310	113,004	19.710	54,0	51	80.233	220	13.994	38,3

ERRATUM

à la circulaire n° 3, du 5 avril 1893, relative aux nouvelles formules de décomposition des dépenses d'entretien des routes nationales, de projet de budget et de feuille de travail des cantonniers.

Dans l'instruction consignée sur la formule des projets de budget, il faut :

1° Effacer l'article 15 de l'énumération :

« Art. 6, 8..... 30. — Produits des deux articles précédents » ;

2° Entre les articles 12 et 16, intercaler la ligne suivante :

« Art. 15. — Produit des articles 6, 13 et 14 ».

3° A la dernière ligne, au lieu de « Art. 55 », mettre « Art. 39 ».

L'Éditeur-gérant : Vve Dunod et P. Vicq.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

DÉCRETS

(N° 62)

[28 août 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, conformément au projet suivant :

Ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès.

Projet de modification de l'alimentation en eau de la gare de l'Oued-Imbert, présenté, le 4 avril 1893, avec un détail estimatif montant à 14.112 francs, y compris 12 p. 100 pour frais généraux et intérêts.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 5.100.000 francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur les lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mà, la Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia à Tlemcen, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 63)

[7 septembre 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant :

1° Sont autorisés les travaux de construction d'une jetée-embarcadère à la pointe de la Fenêtre, dans le port de la Houle-

sous-Cancale (Ille-et-Vilaine), conformément aux dispositions générales du projet présenté par les ingénieurs à la date des 23 février-4 mars 1893;

2° La dépense, évaluée à 250.000 francs, sera imputée sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du département des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 64)

[15 septembre 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'extension des aménagements de la gare de Lisieux (ligne de Paris à Cherbourg), conformément au plan produit par la compagnie de l'Ouest, le 4 avril 1893, avec les modifications figurées sur la deuxième feuille de retombe, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans, à dater du présent décret.

(N° 65)

[15 septembre 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont autorisés les travaux à exécuter pour l'amélioration du canal du Nivernais, dans le département de l'Yonne, conformément aux dispositions de l'avant-projet présenté par les ingénieurs le 10 juin 1893;

2° La dépense, évaluée à 1.065.000 francs, sera imputée sur les crédits inscrits annuellement à la deuxième section du bud-

get du ministère des travaux publics pour l'amélioration des canaux de navigation.

(N° 66)

[18 décembre 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour le rescindement du cap convexe de Petitville (Seine-Inférieure), situé sur la rive droite de la Seine, vis-à-vis d'Aizier, conformément aux dispositions de l'avant-projet pris en considération par une décision ministérielle du 22 octobre 1892;

2° La dépense, évaluée à 800.000 francs, sera imputée sur les crédits inscrits à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour amélioration des rivières;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à partir du présent décret.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 67)

[21 avril 1893]

Travaux publics. — Dommages. — Distribution d'eau. — Occupation temporaire. — Fouilles. — Puits d'aération. — Galerie souterraine. — Compétence. — (Commune de Mustapha contre sieur Sliman-ben-Bardjarah-ben-Youssef).

Lorsqu'un arrêté préfectoral a autorisé une commune à occuper temporairement un terrain pour y faire des recherches en vue de réaliser un projet d'alimentation de la commune en eau potable, et que, munie de cette autorisation, la commune a établi dans le sous-sol de ce terrain une galerie en vue d'en recueillir les eaux, le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître de l'action en dépossession et en réparation des dommages accessoires en résultant. — Les travaux ayant eu pour effet de déposséder définitivement le propriétaire d'une partie du sous-sol de son terrain, il appartient aux tribunaux judiciaires de connaître de l'action en indemnité (*).

Considérant que le dommage dont se plaignait le sieur Sliman-ben-Bardjarah-ben-Youssef devant le conseil de préfecture et sur lequel il a été statué par l'arrêté attaqué, provient non pas tant des travaux d'études pour la recherche d'eaux, tels qu'ils ont été autorisés par l'arrêté préfectoral d'occupation temporaire du 17 septembre 1881, que de l'établissement d'une galerie souterraine dans la propriété du sieur Sliman, en vue d'en recueillir les eaux; que ces travaux ayant eu pour conséquence de déposséder le sieur Sliman d'une partie du sous-sol de sa propriété, il n'appartenait pas à l'autorité judiciaire de statuer sur l'indemnité

(*) Voy. 18 mars 1882, conflit Daniel, *Trib. des Confl.*, p. 275.

qui lui est due par la commune tant pour le préjudice résultant de la dépossession que pour les dommages accessoires qui peuvent s'y rattacher; qu'il y a lieu, dès lors, d'annuler pour incompétence l'arrêté du conseil de préfecture du 22 novembre 1888, qui a prononcé sur cette indemnité;

Sur les dépens :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de mettre les frais d'expertise et les dépens à la charge de la commune de Mustapha, qui a pris possession du sous-sol de la propriété du sieur Sliman-ben-Bardjarah-ben-Youssef, avant tout payement d'indemnité préalable entre les mains de ce propriétaire... (Arrêté annulé. Commune condamnée aux frais d'expertise et aux dépens.)

(N° 68)

[21 avril 1893]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. — Tunnel. — (Compagnie de Lyon contre sieur Peillon et autres).

Procédure. — Chose jugée. — Tribunaux judiciaires. — Lorsque des jugements passés en force de chose jugée ont décidé qu'une compagnie avait pu fouiller des terrains expropriés afin d'y creuser un tunnel, sans excéder la limite de ses droits, mais ont refusé de reconnaître que de ce chef la compagnie n'avait encouru aucune responsabilité pécuniaire, la compagnie n'est pas fondée à soutenir que le conseil de préfecture, saisi d'une demande d'indemnité formée par les riverains, à raison des dommages causés par ce tunnel, a violé l'autorité de la chose jugée, en ordonnant une expertise sur cette réclamation. Le percement d'un tunnel à travers des terrains expropriés ne constitue pas un usage normal du droit de propriété; ce travail est de nature à ouvrir un droit à indemnité par application de la loi du 28 pluviôse an VIII et de la loi du 16 septembre 1807. Expertise ordonnée. Régularité (*).

(*) Voy. 11 mai 1883, Compagnie de Lyon, *Ann.* 1884, p. 123 et la note; 29 février 1884, *Ann.* 1884, p. 831.

Considérant que, pour demander l'annulation de l'arrêté attaqué, la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée se fonde sur ce que, par deux jugements du 13 janvier 1888, passés en force de chose jugée, le tribunal de Villefranche aurait déclaré qu'en ouvrant le tunnel des Sauvages à travers des terrains dont le tréfonds avait été acquis par voie d'expropriation, elle avait agi dans la limite de ses droits; que, par suite, elle ne pourrait être tenue, sans qu'il y eût violation de la chose jugée, à indemniser les propriétaires dont les sources auraient été supprimées par l'ouverture du tunnel;

Mais considérant que, par les jugements précités, le tribunal de Villefranche, tout en reconnaissant à la compagnie le droit de fouiller les terrains expropriés, s'est refusé expressément à statuer sur ses conclusions tendant à faire décider qu'elle n'avait encouru aucune responsabilité pécuniaire à l'occasion des fouilles exécutées par elle et qu'il s'est fondé, à cet effet, sur ce que le conseil de préfecture, auquel il appartenait seul d'en connaître, était précisément saisi desdites conclusions; qu'ainsi la compagnie requérante n'est pas fondée à soutenir que l'arrêté attaqué, en admettant un droit éventuel à indemnité au profit des sieurs Peillon et consorts, aurait méconnu l'autorité de la chose jugée;

Considérant, d'autre part, que les travaux de percement du tunnel, à travers des terrains qui n'ont pu être acquis qu'en vertu d'un jugement d'expropriation, ne sont pas, à raison de leur nature et de leur importance, de ceux qui ne peuvent donner ouverture à aucun droit à indemnité, comme constituant l'usage normal du droit de propriété; que les dommages qui ont pu être causés par ces travaux sont, au contraire, de ceux que les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807, ont eus en vue, en ouvrant aux particuliers une action en indemnité devant l'autorité administrative; qu'ainsi le conseil de préfecture a décidé avec raison que la compagnie n'était pas fondée à se prévaloir de son droit de propriété pour se refuser à la réparation des dommages qui ont pu résulter de ce que les travaux auraient fait disparaître ou diminué des sources dont les sieurs Peillon et consorts jouissaient antérieurement... (Rejet avec dépens.)

Affaire semblable. — (*Compagnie de Lyon contre sieur Duffez et autres*).

(N° 69)

[21 avril 1893]

Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Compagnie de l'Est. — Convention du 31 décembre 1875. — Avances pour construction de lignes nouvelles. — Émission d'obligations; perte d'intérêts; emploi de la réserve extra-statutaire. — (Compagnie des chemins de fer de l'Est).

La compagnie de l'Est n'est pas fondée à demander que l'État lui tienne compte dans le calcul des annuités semestrielles destinées à lui rembourser les avances qu'elle a faites, en exécution de la convention du 31 décembre 1875, d'une somme représentant la perte des intérêts sur les emprunts qu'elle a contractés pour subvenir à ces avances depuis la date des émissions d'obligations jusqu'au jour des versements au Trésor, perte qu'elle évalue à six mois d'intérêts. — Aux termes de la convention, le taux définitif des remboursements à faire par l'État doit être arrêté d'après le taux moyen des obligations émises pour faire face aux avances, sauf déduction de l'intérêt couru au jour de la vente des titres et de tous autres droits et frais dont la compagnie justifierait; — cette énumération est limitative et ne vise pas les intérêts courus, depuis la négociation des titres jusqu'au versement opéré au Trésor. Au surplus, la compagnie est dans l'impossibilité d'établir l'importance des fonds qui auraient été approvisionnés dans ses caisses et le temps pendant lequel elle aurait supporté la charge d'intérêts intercalaires (*).

La compagnie de l'Est n'est pas fondée à demander que l'État lui tienne compte dans le calcul des annuités semestrielles destinées à lui rembourser ses avances en exécution de la convention du 31 décembre 1875, des frais afférents à l'attribution de 43.000 obligations à la réserve extra-statutaire appartenant à ses actionnaires. — Cette opération n'a donné lieu à aucune négociation, elle ne peut être considérée comme une émission d'obligations; en conséquence, il n'y a pas lieu de comprendre

(*) Voy. 10 juillet 1891, dans le même sens, Compagnie du Midi, *Ann.* 1892, p. 193.

lesdites obligations dans le nombre de celles qui doivent servir à fixer le taux moyen d'émission prévu à la convention.

Vu la requête de la compagnie des chemins de fer de l'Est... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler dans les chefs lui faisant grief — un arrêté du Ministre des travaux publics, en date du 7 mai 1888, qui a mis à sa disposition une somme de 959.503f,25 seulement, pour le montant des semestres d'annuités à payer par l'État à la compagnie au 1er mai 1888 en exécution d'une convention du 31 décembre 1875, lesdits termes semestriels définitivement liquidés par le même arrêté à la somme de 969.378f,71 et ladite échéance du 1er mai 1888 établie sous la déduction d'une somme de 9.875f,46 fixée par l'article 4 dudit arrêté, que la compagnie aurait perçue en trop sur les annuités provisoires; — *Ce faisant, attendu* que, par convention en date du 31 décembre 1875, la compagnie de l'Est s'est engagée à construire diverses lignes dont elle devenait concessionnaire moyennant le payement par l'État de subventions montant ensemble à 44 millions, lesdites subventions payables en seize termes semestriels à partir du 1er mai 1877; que l'État usant de la faculté à lui conférée par l'article 4 de ladite convention s'est acquitté par annuités payables en termes semestriels devant échoir les 1er mai et 1er novembre de chaque année jusqu'au 1er novembre 1954; que ces annuités doivent être calculées d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la compagnie, du 1er mai 1877 au 1er novembre 1885, et ce prix doit être arrêté, déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres, et en tenant compte de tous droits à la charge de la compagnie et de tous autres frais accessoires; que le ministre a refusé de comprendre parmi ces frais accessoires, ainsi que l'avait fait la compagnie dans les propositions de liquidation, des sommes représentant les intérêts des fonds provenant des souscriptions d'obligations courus entre l'époque du versement et celle où ils sont employés, mais que la perte résultant de la non-utilisation de ces fonds constitue une charge réelle et inévitable de l'emprunt contracté dans l'intérêt de l'État lui-même, et ne peut être supportée par la compagnie qui n'est qu'un intermédiaire et ne doit subir aucun préjudice de l'opération; que telle a été la commune intention des parties, et celle des auteurs de la loi approuvant la convention de 1875; que par suite, et pour compenser ladite perte, il y a lieu de tenir compte à la compagnie d'une somme équivalente à six mois d'intérêts des sommes recueillies

ir elle dans l'intérêt de l'État, et de l'ajouter aux déductions à
érer sur le produit des obligations pour en déterminer le prix
oyen ; qu'en outre le ministre a refusé de comprendre dans
nsemble des émissions prévues dans la convention 43.000 obli-
tions attribuées en 1884 par la compagnie à ses actionnaires
représentation d'une somme de 15.023.125 francs versée par
réserve extra-statutaire au service de la construction, mais
e ce retranchement n'est pas justifié ; qu'il s'agit, en effet,
ne opération analogue à un emploi de fonds en valeurs quel-
nques telles que rentes sur l'État ou obligations d'autres com-
gnies, qu'un certificat nominatif de ces obligations est déposé
ns la caisse de la réserve avec les numéros des obligations et
e ceux-ci concourent aux tirages ; que le fait que ces titres ne
vent pas être mis en circulation, et que l'enregistrement n'a
s perçu de droits de timbre et de mutation n'empêche pas
'il y ait eu création d'obligations et attributions équivalentes
une souscription ; que, par suite des retranchements opérés à
rt par le ministre, le taux d'émission a été réduit à 2f,336 par
me semestriel au lieu de 2.369 p. 100, chiffre porté dans le
mpte de la compagnie et qui doit être rétabli ; par ces motifs :
e qu'il doit être tenu compte au profit de la compagnie :
des pertes d'intérêts pour approvisionnements de fonds ;
de l'attribution de 43.000 obligations 1884 à la réserve des
ionnaires ; — en conséquence, fixer à 985.005f,50 le montant
s semestres d'annuités à payer par l'État, en vertu de la con-
ntion du 31 décembre 1875 ; condamner l'État à payer à la
mpagnie avec intérêts et intérêts des intérêts tels que de droit,
ntes sommes complémentaires dont il serait reconnu débiteur,
t à l'échéance du 1er mai 1888, soit aux échéances ultérieures,
le condamner aux dépens ;

Vu la loi du 31 décembre 1875 approuvant la convention en
te du même jour entre l'État et la compagnie de l'Est, ensemble
dite convention et notamment les articles 4 et 5 ;

Vu le décret du 2 mai 1863 ;

Considérant que la compagnie de l'Est soutient que c'est à
rt que, par l'arrêté attaqué, le Ministre des travaux publics a
usé : 1° de tenir compte dans l'évaluation du taux des obliga-
ns émises pendant la période de 1877 à 1885, de la perte d'in-
ts sur les fonds d'emprunts approvisionnés dans les caisses
la compagnie ; 2° de comprendre dans l'ensemble des émis-
ns 43.000 obligations attribuées, en 1884, à ses actionnaires
représentation des sommes versées au service de la construc-

tion et par suite n'a fixé qu'à 969.378f,71, au lieu de 985.005f,50, le montant des semestres d'annuités à payer par l'État en vertu de la convention susvisée du 31 décembre 1875 ;

Mais considérant que, aux termes de l'article 4 de ladite convention, le taux définitif des annuités au moyen desquelles l'État s'est réservé la faculté d'acquitter les subventions allouées à la compagnie de l'Est pour la construction de diverses lignes de son réseau, doit être arrêté d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises du 1er mai 1877 au 1er novembre 1885, et que ce prix doit être déterminé, déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres, et en tenant compte de tous droits à la charge de la compagnie et de tous autres frais accessoires dont celle-ci justifiera ; que cette énumération, qui est limitative, ne vise pas les intérêts courus depuis la négociation jusqu'à l'emploi des fonds, et qu'on ne saurait comprendre lesdits intérêts parmi les frais accessoires, lesquels ne doivent s'entendre que de dépenses réellement effectuées pour l'établissement et l'émission des titres, au jour même de la négociation ;

Considérant en outre que même au cas où, conformément à la prétention de la compagnie, il serait permis d'assimiler à des frais accessoires les pertes d'intérêts dont il s'agit, celle-ci, qui allègue que lesdites pertes devraient être évaluées à six mois d'intérêts, est dans l'impossibilité d'établir et l'importance des fonds qui auraient été approvisionnés dans ses caisses, avec affectation spéciale au service des avances à faire à l'État, et le temps pendant lequel elle aurait eu réellement à supporter en tout ou en partie la charge des intérêts desdits fonds ; qu'ainsi elle ne satisferait pas à l'obligation qui lui est imposée par la convention, de justifier des frais accessoires dont elle prétend réclamer le remboursement ;

Considérant enfin, en ce qui touche l'attribution de 43.000 obligations à la réserve extra-statutaire appartenant aux actionnaires, que cette opération n'a donné lieu à aucune négociation ; que, par suite, elle ne saurait être assimilée à une émission d'obligations dans le sens de l'article 4 de la convention précitée, et que, dès lors, il n'y a pas lieu de comprendre lesdites obligations dans celles qui doivent servir à déterminer le taux moyen prévu par ladite convention ; que, dans ces circonstances, la compagnie requérante n'est pas fondée à demander la rectification du chiffre auquel a été fixé par l'arrêté attaqué le montant des versements à opérer par l'État et que sa demande doit être rejetée... (Rejet.)

(N° 70)

[28 avril 1893]

Communes. — Chemins vicinaux. — Dégradation et non anticipation. Compétence du tribunal de simple police. — (Sieur Granchamp.)

Le fait par un riverain d'avoir labouré au droit de sa propriété le bord d'un chemin vicinal, pour faciliter l'écoulement des eaux, constitue non une anticipation proprement dite, mais la simple dégradation prévue par l'article 201, *paragraphe* 8, *du règlement général sur les chemins vicinaux. En conséquence, le tribunal de simple police est à l'exclusion du conseil de préfecture seul compétent pour statuer sur la contravention résultat de ce fait* (*).

. . . . . .

Considérant que, si la loi du 9 ventôse an XIII attribue aux conseils de préfecture la connaissance des anticipations commises sur les chemins vicinaux, les détériorations ou dégradations, à la différence des anticipations, sont exclusivement régies par l'article 479, § 11, du Code pénal et soumises au tribunal de simple police tant pour l'application de la peine que pour la réparation du dommage;

Considérant que le sieur Grandchamp a été poursuivi devant le conseil de préfecture pour avoir labouré sur une longueur de 10 mètres, au droit de sa propriété, le bord du chemin vicinal ordinaire n° 2 de la commune de Chaucenne en vue d'assurer l'écoulement des eaux; que ce fait ne constituait pas une anticipation proprement dite mais une simple dégradation du chemin, et que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture s'est reconnu compétent pour statuer sur le procès-verbal susvisé..... (Arrêté annulé pour incompétence.)

(N° 71)

[28 avril 1893]

Dettes de l'État. — Travaux publics. — Dommages. — Échoue-

(*) Rapp. 17 novembre 1882, p. 897; 18 janvier 1889, p. 63; — 30 janvier 1891, p. 58, Paillard; — 6 mars 1891, p. 184, Galvié, (*Arr. du C. d'Ét.*).

ment d'un bateau dans une rivière canalisée. — Compétence. — (Sieurs Hourdeau et consorts.)

La demande en dommages-intérêts fondée sur l'exécution imparfaite de travaux publics et sur la négligence des agents de l'État à signaler le danger en résultant ne peut pas être portée directement devant le Conseil d'État. — Elle est de la compétence du conseil de préfecture.

. . . . . .

CONSIDÉRANT que la demande des sieurs Hourdeau et consorts tend à obtenir réparation des dommages qu'ils auraient éprouvés à la suite de l'échouement du bateau l'*Arno*, sur une roche non apparente, dans le lit du chenal de navigation de la Meuse canalisée ; qu'ils soutiennent que ces dommages proviendraient d'une exécution défectueuse et incomplète des travaux du chenal et imputent, au surplus, aux agents de l'État d'avoir négligé de signaler la présence de cet écueil ; que, dans ces circonstances, la contestation est de celles dont il appartenait au conseil de préfecture de connaître, par application de la loi du 28 pluviôse an VIII, et que les requérants ne sont pas recevables à la soumettre directement au Conseil d'État... (Rejet.)

(N° 72)

[28 avril 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Fort de Saint-Menge. — Décision antérieure du Conseil d'État. — Interprétation. — Intérêts. — Liquidation. — Ministre. Décision — (Sieur Malègue et héritiers Périer contre Ministre de la guerre.)

Procédure. — La partie, qui a obtenu un arrêt de condamnation contre l'État, est recevable à déférer au Conseil d'État la décision par laquelle le ministre, liquidateur, ne lui a pas tenu compte de toutes les sommes auxquelles elle a droit, en exécution dudit arrêt.

Le Conseil d'État n'est pas compétent pour liquider lui-même l'indemnité en capital et intérêts due par l'État en vertu d'un arrêt de condamnation.

Non-recevabilité d'une demande qui n'a pas fait l'objet d'une solution dans la décision attaquée.

. . . . . .

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *tirée de ce que les requérants ne produisent aucune décision ministérielle leur faisant grief :*

Considérant que les requérants sont recevables à contester comme insuffisante la liquidation des intérêts supplémentaires qui leur sont dus et à soutenir que le ministre ne leur a pas tenu compte de toutes les sommes auxquelles ils ont droit en exécution de la décision rendue par le Conseil d'État le 6 mars 1891;

AU FOND :

En ce qui concerne le supplément d'intérêts afférent aux sommes indûment consignées :

Considérant que la décision susvisée a condamné l'État à payer aux requérants les intérêts à 5 p. 100 de la somme de 10.800f,57, depuis le 12 mai 1876 jusqu'au 20 novembre 1887, sous la déduction des intérêts servis durant cette période par la caisse des dépôts et consignations;

En ce qui concerne la différence d'intérêts relative au cautionnement :

Considérant que la décision du 6 mars 1891 (p. 194), a mis seulement de ce chef à la charge de l'État des intérêts supplémentaires à 2 p. 100 calculés sur le chiffre du cautionnement depuis le 12 mai 1876 jusqu'au 7 juin 1887; que, si les requérants soutiennent que la caisse des dépôts et consignations ne leur a payé aucun intérêt pour leur cautionnement du 1er février 1880 au 1er janvier 1881 et que l'État leur doit, pour cette période, des intérêts à 5 p. 100, cette prétention n'est pas au nombre de celles sur lesquelles il a été statué par la décision susvisée et, dès lors, doit être rejetée comme non recevable;

En ce qui touche les intérêts des intérêts : . . . . . .

Considérant que, d'après la décision du 6 mars 1891, les intérêts supplémentaires dus par l'État doivent être capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts aux dates des 1er mars 1878, 15 avril 1880, 20 avril 1881, 20 avril 1882, 12 mai 1883, 20 mai 1884, 10 juin 1885, 19 avril 1887, 28 mai 1888, 21 juin 1889 et 24 juin 1890;

Considérant, d'autre part, que les requérants ont demandé le 6 juillet 1891 et le 1er mars 1893 une nouvelle capitalisation des intérêts non payés; qu'à chacune de ces dates il leur était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, il y a lieu de faire droit auxdites demandes;

Sur les conclusions tendant à faire fixer à 10.261f,60 *le montant des sommes dues aux requérants à la date du* 6 *juillet* 1891 :

Considérant que, si les requérants sont fondés à demander au Conseil d'État d'assurer l'exécution de la décision par lui rendue le 6 mars 1891, en statuant sur les difficultés auxquelles la liquidation des intérêts supplémentaires a donné lieu, il n'appartient pas au Conseil de procéder lui-même à cette liquidation... (Le sieur Malègue et les héritiers du sieur Périer ont droit, en exécution de la décision du 6 mars 1891 : 1° aux intérêts à 5 p. 100 de la somme de 10.800f,57, depuis le 12 mai 1876 jusqu'au 20 novembre 1887, sous la déduction des intérêts payés durant cette période par la caisse des dépôts et consignations; 2° à des intérêts supplémentaires à 2 p. 100 calculés sur le chiffre du cautionnement depuis le 12 mai 1876 jusqu'au 7 juin 1887. Les intérêts seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts aux dates des 1er mars 1878, 15 avril 1880, 20 avril 1881, 20 avril 1882, 12 mai 1883, 20 mai 1884, 10 juin 1885, 19 avril 1888, 28 mai 1888, 21 juin 1889, 24 juin 1890, 6 juillet 1891 et 1er mars 1893. État condamné aux dépens.)

(N° 73)

[28 avril 1893]

Travaux publics communaux. — École. — Décompte. — Double emploi. — Payements faits directement par le maître de l'ouvrage, pour le compte et à la décharge de l'entrepreneur, et portés à tort au décompte : déduction. — (Ville de Verdun contre sieur Netter.)

. . . . . .

Considérant que, pour demander la réformation de l'arrêté attaqué, la ville soutient que le conseil de préfecture a compris à tort parmi les sommes restant dues à l'entrepreneur divers articles payés directement par elle aux sieurs Charmet, Roger et autres, fournisseurs du sieur Netter;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté par le sieur Netter que les articles susmentionnés se montant, au total, au chiffre de 3 359f,75 ont été payés directement par la ville pour le compte et à la décharge de l'entrepreneur; que, dès lors, il y a lieu de déduire cette somme du solde de son décompte... (La somme que la ville payera au sieur Netter est réduite à 3.345f,72. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Le sieur Netter condamné aux dépens.)

(N° 74)

[28 avril 1893]

Travaux publics. — Dommages. — Rivières navigables et flottables, Barrage. — (Consorts de Pontgibaud.)

L'établissement d'un barrage destiné à la navigation, ayant eu pour effet d'exposer la propriété riveraine à des corrosions, de submerger diverses parties de cette propriété, et d'en rendre d'autres plus humides, une indemnité est due par l'État à raison de ces divers chefs de dommages, pour privation de jouissance et dépréciation.

Compensation de plus-value. Alluvions artificielles. — On ne doit pas faire entrer en compensation dans l'indemnité le bénéfice résultant d'atterrissements que l'administration ne justifie pas être dus à l'établissement du barrage (*).

. . . . . .

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés sont dirigés ontre deux arrêtés du conseil de préfecture du département de eine-et-Marne qui ont statué en la divisant sur la demande indemnité formée par les consorts de Pontgibaud à raison du mmage causé à leur propriété par le fonctionnement du barge de Varennes; qu'il y a lieu de joindre lesdites requêtes pour être statué par une seule décision;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la propriété des nsorts de Pontgibaud se trouve, depuis la construction et par ite du fonctionnement du barrage de Varennes, exposée aux rrosions résultant de l'action des eaux et du courant dans s conditions plus défavorables qu'avant l'établissement de

(*) Il est admis en général, par la doctrine et la jurisprudence, que les vions artificielles qui se produisent à la suite de travaux exécutés de mains mme, par l'État ou les établissements publics, appartiennent au riverain, formément à l'article 556 du Code civil, c'est-à-dire par voie d'accroissemt, à la condition, bien entendu, que l'alluvion se soit formée d'une nière successive et imperceptible. (Voy. notamment Cass., 6 août 1848, et de l'Yonne, Sirey, 1849, t. I, p. 614; — Paris, 7 juin 1839, Préfet de me, Sirey, 1840, t. II, p. 29; — Agen, 11 novembre 1840, Préfet de Lot etane, Sirey, 1841, t. II, p. 74; — Rouen, 11 avril 1865, de Condé contre t, Sirey, 1867, t. II, p. 186; — Demolombe, t. X, p. 69; — Aubry et Rau, , p. 750; — Laurent, t. VI, p. 283).

cet ouvrage et que les consorts de Pontgibaud ont droit à une indemnité de ce chef;

Considérant, d'autre part, qu'il n'est pas contesté que le fonctionnement de ce barrage a eu pour effet de submerger diverses parties de ladite propriété et d'en rendre humides d'autres parties et qu'il n'est pas établi que les experts désignés devant le conseil de préfecture aient inexactement déterminé la superficie des terrains inondés ou rendus humides en comparant l'état des lieux à l'époque de l'expertise et celui qui résultait de l'application de l'arrêté de délimitation du 29 mars 1854;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que lesdits experts et le conseil de préfecture ont tenu un compte insuffisant des pertes de jouissance et de la dépréciation subie par ladite propriété et qu'il sera fait une exacte appréciation de l'indemnité due aux consorts de Pontgibaud pour dommages de toutes natures résultant de la construction et du fonctionnement du barrage de Varennes en la fixant à 12.756f,25;

Considérant enfin qu'il n'y a pas lieu de déduire de ladite somme la valeur des atterrissements qui se sont produits depuis 1871 et qui ont accru la propriété des consorts de Pontgibaud, l'administration ne justifiant pas que ces atterrissements ne seraient pas produits sans les modifications apportées au régime du fleuve;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de les mettre en totalité à la charge de l'État qui n'a fait aucune offre aux consorts de Pontgibaud... (L'État payera aux consorts de Pontgibaud pour dommages de toutes natures causés à leur propriété par la construction et le fonctionnement du barrage de Varennes la somme de 12.756f,25 avec les intérêts à partir du 1er décembre 1886. Frais d'expertise à la charge de l'État. Arrêté du 20 mars 1889 annulé et arrêté du 14 août 1888 réformé en ce qu'il a de contraire. État condamné aux dépens.)

(N° 75)

[28 avril 1893]

Voirie (Grande). — Routes nationales. Ouverture d'une tranchée dans la traverse d'une ville. — Contravention. — (Dame veuve Dubuc.)

Le fait par un concessionnaire de distribution d'eau d'ouvrir,

sans autorisation, une tranchée dans une route nationale formant traverse d'une commune, en vue de réparer un tuyau de canalisation, constitue la contravention prévue et réprimée par l'arrêt du Conseil du 17 juin 1721 et l'ordonnance du 4 août 1731.

Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour connaître de la répression de ladite contravention. — La loi du 5 avril 1884 n'a chargé le maire de la police des routes nationales dans l'intérieur des agglomérations qu'en ce qui touche à la circulation.

. . . . . .

Considérant qu'il résulte d'un procès-verbal en date du 13 avril 91 que la dame Dubuc a fait ouvrir sans autorisation une anchée sur la route nationale n° 30; que ce fait constitue une fraction aux dispositions de l'arrêt du Conseil du 17 juin 1721 de l'ordonnance du 4 août 1731, relatives à la répression des ntraventions à la police de conservation de la grande voirie; u'il appartenait au conseil de préfecture de connaître de cette fraction en vertu de l'article 1er de la loi du 29 floréal an X; que rticle 98 de la loi du 5 avril 1884 n'a chargé le maire de la olice des routes nationales dans l'intérieur des agglomérations n'en ce qui touche à la circulation; qu'ainsi la dame veuve nbuc n'est pas fondée à soutenir que le conseil de préfecture était pas compétent pour connaître de la contravention relevée ntre elle; qu'il y a lieu, dès lors, de rejeter sa requête... ejet.)

(N° 76)

[23 avril 1893]

Voirie (Grande). — Routes nationales. — Contravention. — (Sieur Rougeault.)

Le déversement, sans dégradation, d'eaux industrielles non nuisibles dans le caniveau dépendant d'une route nationale ne constitue pas une contravention de grande voirie. — Ce fait n'est réprimé par aucun des anciens règlements.

Considérant que le procès-verbal ci-dessus visé a été dressé ntre le sieur Rougeault pour avoir déversé des eaux industrielles dans le caniveau de la route nationale n° 14;

Considérant que ce fait n'est prévu et réprimé par aucun des règlements sur la grande voirie dont la confirmation a été prononcée par l'article 26, titre 1er de la loi des 19-22 juillet 1791 ni par aucune disposition des lois et règlements intervenus sur la matière postérieurement à cette loi; qu'il résulte de l'instruction que les eaux dont s'agit n'ont aucun caractère nuisible; que, d'autre part, il n'a été constaté aucun dommage causé à la route ou à ses dépendances; que, dans ces circonstances, le requérant est fondé à demander à être renvoyé des fins du procès-verbal dressé contre lui... (Arrêté annulé. Le sieur Rougeault renvoyé des fins du procès-verbal ci-dessus visé.)

(N° 77)

[5 mai 1893]

Communes. — Ville de Toulon. — Traité pour la distribution des eaux ; modification écartées par le conseil de préfecture ; excès de pouvoir. — (Compagnie générale des Eaux contre ville de Toulon.)

Une convention modifiant un traité de concession étant intervenue entre les parties intéressées, le conseil de préfecture ne peut pas supprimer l'un des articles du nouveau contrat, et le remplacer par l'article correspondant de l'ancien traité de concession.

Décidé, par application du cahier des charges, qu'un projet de barrage dressé par la compagnie concessionnaire des Eaux devait être soumis au service des ponts et chaussées du département.

Vu la requête pour la compagnie générale des Eaux... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 4 juillet 1888, par lequel le conseil de préfecture du Var : 1° a annulé le sixième et dernier paragraphe de l'article 38 de la convention passée le 26 avril 1882 entre la ville de Toulon et la compagnie générale des Eaux et inséré aux lieu et place du paragraphe supprimé de l'article 9 du cahier des charges signé antérieurement par le sieur Martini ; 2° a condamné la compagnie à présenter à la ville de Toulon, dans un délai de six mois, à partir de la notification de l'arrêté, un projet d'adduction d'eaux d'arrosage conformé-

ment aux clauses stipulées dans l'article 38 rectifié du traité de concession ; — *Ce faisant, attendu* que la compagnie des Eaux est devenue rétrocessionnaire de la concession provisoire faite au sieur Martini ; qu'aux termes de cette rétrocession le traité devait être revisé, d'accord avec la ville, ce qui a eu lieu conformément à la délibération du conseil municipal du 21 avril 1882, confirmée par les délibérations des 27 octobre 1882 et 4 juillet 1887 ; que la compagnie des Eaux a proposé de charger le service des ponts et chaussées du département de préparer un projet de canal d'irrigation ; que, sur le refus de la ville d'accepter cette proposition, la compagnie a présenté, d'accord avec le maire et la commission des Eaux, un projet de barrage ; décider que l'article 38 du traité de concession du 26 avril 1882 a été voté dans son intégrité par le conseil municipal ; que, dans le délai de quinzaine à compter du jour de l'arrêt à intervenir, la ville de Toulon sera tenue de présenter le projet de barrage à l'examen du service des ponts et chaussées du département du Var ; subsidiairement, condamner la ville à rembourser les dépenses faites de ce chef et donner acte à la compagnie de ce qu'elle est prête à établir un troisième projet dans le délai de deux ans à partir du jour de l'arrêt ; la décharger de la condamnation aux dépens prononcée contre elle par le conseil de préfecture ; condamner la ville de Toulon et le sieur Bezard aux dépens ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

En ce qui concerne *l'article* 38 *du traité passé le* 26 *avril* 1882 *en vue de modifier certaines dispositions du cahier des charges de la concession Martini :*

Considérant que, si la disposition finale de l'article 38 de ce traité n'a donné lieu à aucune discussion particulière dans la séance du conseil municipal du 21 avril 1882, il résulte néanmoins du procès-verbal de sa délibération du même jour que l'ensemble des articles de ce traité a été approuvé par le conseil ; qu'au surplus le vote de l'article 38 est affirmé par la majorité du conseil dans ses délibérations en date des 27 octobre 1882 et 4 juillet 1887 ;

Considérant que, dans ces circonstances, le sieur Bezard n'était pas fondé à contester la validité de certains articles du traité et notamment de l'article 38 et qu'en aucun cas il n'appartenait au conseil de préfecture de décider, ainsi que cela résulte du dispositif de son arrêté, que les rapports entre la compagnie des Eaux et la ville de Toulon seraient régis non par l'ensemble des dispositions de l'article 38, mais que le dernier paragraphe de cet

article serait supprimé et remplacé par l'article 9 du cahier des charges Martini ;

En ce qui concerne l'obligation pour la ville de soumettre au service des ponts et chaussées du département du Var le projet de barrage dans la vallée de Dardennes :

Considérant qu'aux termes dudit article 38 la compagnie des Eaux s'est engagée à construire, sous certaines conditions, un canal d'irrigation en employant les eaux acceptées par le service des ponts et chaussées du département ; que, pour remplir cet engagement et après le rejet du projet dit de Roquebrussane, la compagnie, d'accord avec le maire de Toulon, a mis à l'étude et dressé un nouveau projet de canal d'irrigation comportant l'établissement d'un barrage dans la vallée de Dardennes ; que, dès lors, ce projet doit être soumis à l'examen préalable du service des ponts et chaussées du département du Var ;

Sur les conclusions de la compagnie tendant à ce qu'il lui soit accordé un délai de deux ans, à partir de la décision au Conseil d'État pour la présentation d'un troisième projet dans le cas où le service des ponts et chaussées du département rejetterait le second :

Considérant qu'il n'y a lieu, en l'état, de statuer sur ce point tant que le service des ponts et chaussées ne se sera pas prononcé sur le projet d'irrigation comportant l'établissement d'un barrage dans la vallée de Dardennes ;

Sur la condamnation aux dépens devant le conseil de préfecture :

Considérant que la compagnie ne justifie pas que l'arrêté attaqué ait statué sur des dépens autres que ceux qui peuvent être alloués par le conseil de préfecture, mais qu'elle est fondée à soutenir qu'en raison des circonstances de l'affaire c'est à tort que les deux tiers des dépens ont été mis à sa charge... (Arrêté ci-dessus visé annulé en tant : 1° qu'il a prononcé l'annulation du sixième et dernier paragraphe de l'article 38 du traité du 26 avril 1882 et déclaré : « que l'article 9 du cahier des charges Martini serait inséré aux lieu et place dudit paragraphe supprimé » ; 2° qu'il a condamné la compagnie des Eaux à présenter dans un délai de six mois un nouveau projet d'adduction d'eaux d'arrosage et à supporter les deux tiers des dépens ; dans la quinzaine à dater de la notification de la présente décision, la ville soumettra au service des ponts et chaussées du département le projet d'adduction d'eaux d'irrigation comportant l'établissement d'un barrage dans la vallée de Dardennes. Il n'y a lieu, en

l'état, de statuer sur le délai à impartir à la compagnie pour la présentation d'un troisième projet en cas de rejet du second par le service des ponts et chaussées du département. Surplus des conclusions de la compagnie rejeté. Dépens devant le conseil de préfecture et devant le Conseil d'État mis à la charge du sieur Bezard et de la ville de Toulon.)

(N° 78)

[3 mai 1893]

Dettes de l'État. — Chemins de fer. — Transports militaires pendant la guerre de 1870. — *Arrêté de compte. — Contrainte administrative. — Sursis à l'exécution.* — (Compagnies des chemins de fer du Nord.)

Sursis accordé à l'exécution d'une contrainte décernée à titre conservatoire par le Ministre des finances à la suite d'une décision du Ministre de la guerre condamnant « après examen provisoire et sauf compte à faire », les compagnies de chemins de fer à reverser certaines sommes pour trop perçu dans la liquidation des transports militaires effectués pendant la guerre de 1870.

Le recouvrement de cette créance pouvait-il être poursuivi par voie de contrainte administrative? Non résolu.

. . . . . .

Considérant qu'il résulte des termes mêmes de la décision du Ministre de la guerre pour l'exécution de laquelle le Ministre des finances a décerné une contrainte administrative que la somme, dont le reversement est prescrit à la compagnie, a été fixée à la suite « d'un examen provisoire et sauf compte à faire, et pour la conservation des droits de l'État »; que le Ministre des finances reconnaît également qu'il n'a entendu prendre qu'une mesure conservatoire, et qu'il déclare en outre ne pas s'opposer à l'admission de la demande de sursis; que dès lors, et sans qu'il y ait lieu d'examiner, quand à présent, si le recouvrement de la créance éventuelle de l'État pourrait être poursuivi par voie de contrainte administrative, il convient de faire droit aux conclusions du sursis prises par la compagnie requérante... (Il sera sursis jusqu'à ce qu'il ait été statué au fond sur la requête

ci-dessus visée de la compagnie du Nord, à l'exécution de la contrainte décernée le 11 avril 1893 pour le payement de la somme de 1.500.000 francs, dont ladite compagnie a été constituée débitrice envers l'État par décision du Ministre de la guerre en date du 10 avril 1893.)

AFFAIRES SEMBLABLES. — *Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée, de l'Ouest, de l'Est, du Midi et d'Orléans.*

(N° 79)

[5 mai 1893]

Travaux publics. — Dommages. — Captation d'une source. — Caractère de travaux publics. — Compétence. — (Sieur Sommelet.)

Un conseil de préfecture est compétent pour statuer sur une action en dommages-intérêts fondée sur la diminution de la force motrice d'une usine par suite de la captation d'une source par une commune. — Encore bien que le dommage résulterait de l'usage fait par la commune d'une source lui appartenant et non de l'exécution même des travaux : l'usage des eaux et les travaux d'adduction forment un tout inséparable (*).

La commune ayant pris possession de la source pour alimenter les fontaines communales et les réservoirs d'une gare, la circonstance qu'elle a acquis cette source de gré à gré et a pu exécuter son projet sans recourir à une déclaration d'utilité publique n'enlève pas aux travaux le caractère de travaux publics (**).

Procédure. — Mise hors de cause. — L'entrepreneur des travaux ne doit pas être mis hors de cause dans l'action qui s'élève entre le maître de l'ouvrage dont les travaux sont dommageables et le propriétaire lésé.

EN CE QUI CONCERNE *la demande formée contre la commune de Rolampont :*

(*-**) Voy. les observations de M. Le Vavasseur de Précourt, *Revue d'administration*, t. XLVII, août 1893, p. 409. — Voy. encore Laferrière, t. II, p. 150 et 154; — 11 mai 1883, Chamboredon, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 479; — 29 janvier 1886, Viviant, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 93; — 4 juillet 1890, ville de Rennes, *Ann.* 1892, p. 504.

Considérant que cette demande est fondée sur ce qu'en détournant les eaux de la source de la Pelotte, la commune aurait privé le moulin du sieur Sommelet, situé sur le ruisseau des Belles-Ondes, d'une partie de sa force motrice;

Considérant que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur cette réclamation par le motif que le dommage résultait de l'usage que la commune a fait d'une source lui appartenant et non de l'exécution même des travaux;

Mais considérant que la commune n'a entrepris les travaux qu'en vue de s'emparer des eaux de la source, que l'usage de ces eaux et les travaux d'adduction forment un tout inséparable et qu'il n'y a lieu de s'arrêter à la distinction établie par l'arrêté attaqué; qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, le conseil de préfecture est seul compétent pour statuer sur l'ensemble des dommages se rattachant à l'exécution de travaux publics; que la commune n'a pris possession de la source de la Pelotte que pour assurer l'exécution d'un projet, précédemment approuvé tant par le conseil municipal que par le Ministre des travaux publics, dans le but d'alimenter des fontaines communales et les réservoirs de la gare de Rolampont; et que la circonstance que la commune a acquis de gré à gré le droit de disposer de cette source et a pu exécuter le projet sans recourir à une déclaration d'utilité publique n'est pas de nature à modifier le caractère des travaux; que, s'agissant ainsi de travaux publics, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient d'apprécier si leur exécution rentrant dans l'exercice normal du droit conféré par l'article 641 du Code civil, ne peut donner lieu à indemnité, ou si, au contraire, ces travaux sont, à raison de leur objet et de leur importance, au nombre de ceux dont l'exécution donne, en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, ouverture à une action en dommages de la part des particuliers; que, dès lors, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer la commune et le sieur Sommelet devant le conseil de préfecture pour être statué ce que de droit;

En ce qui concerne la demande formée contre la compagnie de l'Est :

Considérant qu'en exécutant les travaux, cette compagnie a agi comme entrepreneur de la commune et n'a, par l'effet de la dérivation des eaux de la source de la Pelotte, encouru aucune responsabilité personnelle au regard du sieur Sommelet; qu'ainsi elle doit être mise hors de cause... (Arrêté annulé. Compagnie de l'Est mise hors de cause. Commune de Rolampont et sieur

Sommelet renvoyé devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra. Commune condamnée aux dépens.)

(N° 80)

[12 mai 1893]

Algérie. — Communes. — Taxes municipales. — (Sieur Drivon.)

Prestations en nature. — Lieu d'imposition. — Lorsqu'un établissement agricole se trouve placé sur la ligne divisoire de deux communes, et que les chevaux et voitures y attachés servent à l'exploitation des terrains situés sur les deux territoires, le contribuable ne peut être imposé à la taxe des prestations pour sa personne et ses chevaux et voitures que dans la commune où se trouve la plus grande partie de l'établissement, et où le contribuable possède sa maison d'habitation (*).

. . . . . .

En ce qui concerne la taxe des prestations à laquelle le sieur Drivon a été imposé sur le rôle de la commune de Bouïnan :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'au 1er janvier 1891 le requérant exploitait sur le territoire de la commune de Bouïnan une ferme pour le service de laquelle il employait un domestique et usait de six bêtes de trait et de deux voitures; que, dès lors, c'est à bon droit que le requérant a été imposé et maintenu, pour l'année 1891, à la taxe des prestations, sur les rôles de la commune de Bouïnan, à raison de ces divers éléments;

En ce qui concerne la taxe des prestations à laquelle le sieur Drivon a été imposé dans les communes de Douéra et de Boufarick :

Considérant qu'au 1er janvier 1891 le requérant n'employait que six bêtes de trait et trois voitures pour l'exploitation d'un établissement agricole situé sur la ligne divisoire des deux communes de Douéra et de Boufarick, que la plus grande partie de cet établissement se trouve sur le territoire de la commune de Douéra, où le requérant a sa maison d'habitation; qu'ainsi en ce qui

---

(*) Voy. 18 décembre 1867, Laborde, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 925; Table, 1875-1884, p. 166 et suivantes.

touche l'établissement dont il s'agit, le requérant n'était imposable à la taxe des prestations pour l'année 1891 que dans la commune de Douéra, et seulement à raison de sa personne, en outre de six bêtes de trait et trois voitures; que, dès lors, il est fondé à demander décharge de la différence entre la taxe ainsi calculée et celle à laquelle il a primitivement été imposé sur les rôles de ladite commune de Douéra, ensemble décharge de la taxe des prestations à laquelle il a été dûment imposé, pour ladite année, sur les rôles de la commune de Boufarick... (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 81)

[19 mai 1893]

Communes. — Chemins vicinaux. — Alignement. — Anticipation. — Dégradation. — Compétence. — (Sieur Gaillard et autres.)

Tribunal de simple police. — Le fait par le riverain d'un chemin vicinal d'avoir établi une rampe d'accès sur le devant de sa maison au moyen d'un remblai encombrant le fossé et l'accotement de la voie, constitue non une incorporation du domaine public à la propriété du riverain, mais une simple dégradation prévue par les articles 172, 197 *et* 199 *du règlement général sur les chemins vicinaux. En conséquence, le conseil de préfecture est incompétent pour réprimer cette contravention (Gaillard,* 1re *esp.)* (*).

Alignement. — Traverses. — Construction. — Anticipation. — Bien que les arrêtés de classement d'un chemin vicinal ordinaire, fixant la largeur de cette voie à six mètres, n'en aient pas déterminé les limites, il y a usurpation par le riverain qui, à un endroit où les limites se trouvent en fait fixées par des constructions établies de chaque côté, a rebâti sa maison en saillie sur la fondation de l'ancienne construction. (Bonhomme, 2e *esp.).*

Rejet d'une objection tirée de ce que le riverain se serait conformé à un arrêté d'alignement délivré par le maire : cet arrêté, d'ailleurs rapporté, ne pouvait faire, à raison de son

---

(*) Rapp. 6 mars 1891, Galvié, *Ann.* 1892, p. 905.

irrégularité, obstacle à la poursuite de la contravention (*Bonhomme*, 2e *esp.*).

Procédure. — Conseil d'État. — Intervention de la commune admise (2e *esp.*).

Conseil de préfecture. — L'arrêté par lequel le conseil de préfecture a statué sur le vu d'un certificat produit par l'administration après que les débats ont été clos, et que l'affaire a été mise en délibéré est nul pour vice de forme alors que ledit certificat n'a pas été communiqué au contrevenant (*) (*Bonhomme*, 2e *esp.*).

1re ESPÈCE. — (*Sieur Gaillard.*)

. . . . . .

CONSIDÉRANT que, si la loi du 9 ventôse an XIII attribue aux conseils de préfecture la connaissance des anticipations commises sur les chemins vicinaux, les détériorations ou dégradations, à la différence des anticipations, sont exclusivement régies par l'article 479, paragraphe 2, du Code pénal et soumises au tribunal de simple police tant pour l'application de la peine que pour la réparation du dommage;

Considérant que le sieur Gaillard a été poursuivi devant le conseil de préfecture pour avoir établi sans autorisation au-devant de sa propriété une rampe d'accès qui encombre le fossé et l'accotement du chemin de grande communication n° 17; que ce travail n'a eu ni pour but ni pour effet d'incorporer à la propriété du requérant une portion du domaine public; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture s'est reconnu compétent pour statuer sur le procès-verbal susvisé... (Arrêté annulé pour incompétence.)

2e ESPÈCE. — (*Sieur Bonhomme.*)

. . . . . .

SUR L'INTERVENTION *de la commune de Souzé :*

Considérant que la commune de Souzé a intérêt au maintien de l'arrêté attaqué; que, dès lors, son intervention est recevable;

EN LA FORME :

Considérant que les débats devant le conseil de préfecture de Loir-et-Cher, sur les poursuites intentées au sieur Bonhomme ont été clos le 22 mars 1892, et que l'affaire a été mise en délibéré; qu'il résulte des mentions de l'arrêté attaqué que le délibéré qui a été vidé le 7 avril suivant a eu lieu sur le vu d'un certificat

(*) Voy. 12 novembre 1875, Juigné, *Ann.* 1877, p. 891.

du conducteur-voyer de Savigny, dressé le 25 mars 1892, remis par la commune postérieurement à la clôture des débats et qui n'a pas été communiqué au sieur Bonhomme, et que le conseil de préfecture a néanmoins fait état de ce certificat; que, dès lors, le sieur Bonhomme est fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué pour violation des dispositions de la loi du 22 juillet 1889;

Considérant toutefois qu'au cours de l'instruction à laquelle il a été procédé devant le Conseil d'État, le sieur Bonhomme a eu communication du certificat dont s'agit et que rien ne s'oppose à ce qu'il soit statué au fond;

Au fond :

Considérant que, si les arrêtés préfectoraux du 30 juillet 1839 et du 20 mai 1863, qui ont classé le chemin vicinal n° 2 de la commune de Souzé avec une largeur de 6 mètres entre fossés, n'ont pas fixé les limites du chemin et, si aucun plan n'a été dressé et régulièrement approuvé antérieurement à l'exécution des travaux qui ont fait l'objet du procès-verbal dressé contre le sieur Bonhomme, il résulte de l'instruction et notamment des plans, coupes et profils joints au dossier, d'une part, qu'au point litigieux la largeur du chemin était déterminée par des constructions existant des deux côtés, et, d'autre part, que le sieur Bonhomme n'a pas reconstruit sa maison sur les anciennes fondations, mais que le soubassement et les fondations du nouveau mur sont en saillie sur les fondations de l'ancienne construction; qu'ainsi le requérant a commis une anticipation sur le sol du chemin vicinal n° 2;

Considérant, d'autre part, que le sieur Bonhomme n'est pas fondé à se prévaloir de ce que les fondations nouvelles auraient été établies en exécution de l'arrêté du maire de Souzé, en date du 27 février 1891; qu'en effet, ledit arrêté, qui, d'ailleurs, a été rapporté le 22 mai suivant, ne pouvait, dans les conditions où il a été pris, faire obstacle à la poursuite en usurpation dirigée contre les requérants; que de ce qui précède, il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture de Loir-et-Cher a condamné le sieur Bonhomme à restituer au sol du chemin le terrain usurpé, et a mis à sa charge les frais du procès-verbal... (Intervention de la commune de Souzé admise. Arrêté annulé en la forme. Sieur Bonhomme condamné à restituer le terrain usurpé et à rétablir les lieux dans leur ancien état et aux frais du procès-verbal.)

(N° 82)

[19 mai 1893]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Loi du 21 mai 1836. — (Sieur Burel et autres.)

Réclamation formée plus de trois mois après le 1er janvier qui suit la publication du rôle et plus d'un mois après la réception par le contribuable de la lettre l'avisant du rejet de la demande qu'il avait formée à la mairie : non-recevabilité (Burel, 1re *esp.*).

Lieu d'imposition. — Contribuable ayant son principal établissement à Paris où il réside pendant huit mois de l'année avec ses enfants et deux de ses serviteurs, imposé dans une commune où il n'habite que pendant quatre mois. Décharge dans cette commune (Vingtain, 2e *esp.*).

Annualité. — Cheval possédé au 1er janvier et vendu seulement au mois de février : taxe due pour l'année entière (Mougne, 2e *esp.*); *— voitures pouvant être au 1er janvier simultanément attelées : imposition due* (Mougne, 3e *esp.*).

Cheval et voiture à quatre roues employés au service de la famille du contribuable, et possédés au 1er janvier. Taxe due (Aroux.)

Exemption accordée à un individu atteint d'hypertrophie du cœur (Taffet, 4e *esp.*).

1re ESPÈCE. — (*Sieur Burel.*)

CONSIDÉRANT que, aux termes de l'article 2 de la loi du 21 juillet 1887, les contribuables qui se croient surtaxés et qui ont fait à la mairie la déclaration prévue par ladite loi ont la faculté de présenter des demandes en dégrèvement, dans le délai d'un mois à partir de la date de la notification du rejet de leur réclamation, sans préjudice des délais fixés par les lois du 21 avril 1832, article 28, et du 29 décembre 1884, article 2;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, d'une part, que le rôle des prestations ayant été publié avant le 1er janvier 1891, c'est de cette date que court le délai pour la présentation des réclamations; que, d'autre part, le sieur Burel a reçu, le 21 mars 1891, la lettre l'avisant du rejet partiel de sa demande et qu'il n'a

présenté sa réclamation au conseil de préfecture que le 13 décembre 1891, c'est-à-dire après l'expiration du délai d'un mois fixé par la loi du 21 juillet 1887 et du délai de trois mois fixé par les lois du 21 avril 1832 et du 4 août 1844; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture l'a déclarée non-recevable... (Rejet.)

2e ESPÈCE. — (*Sieur Vingtain.*)

CONSIDÉRANT que, si le sieur Vingtain a une propriété dans la commune de Galluis, il résulte de l'instruction qu'il a son principal établissement à Paris, où il réside habituellement avec ses deux fils et deux de ses serviteurs; que, dès lors, c'est à tort qu'il a été imposé et maintenu à la taxe des prestations dans la commune de Galluis, à raison de ces quatre personnes... (Arrêté annulé. Décharge.)

3e ESPÈCE. — (*Sieur Mougne.*)

CONSIDÉRANT que, aux termes de l'article 5 de la loi du 28 juillet 1824, la taxe des prestations en nature est perçue comme les contributions directes; qu'il suit de là qu'elle est établie pour l'année entière à raison des faits existants au 1er janvier;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'au 1er janvier 1892 le requérant possédait trois chevaux en état de servir et deux voitures qu'il pouvait atteler simultanément; que dès lors, c'est avec raison qu'il a été imposé et maintenu, pour l'année 1892, sur le rôle de la taxe des prestations à raison de ces éléments d'imposition... (Rejet.)

4e ESPÈCE. — (*Sieur Taffet.*)

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le sieur Taffet, à raison de l'infirmité dont il est atteint, ne saurait être réputé valide au sens de l'article 3 de la loi du 21 mai 1836; que, dans ces circonstances, c'est à tort qu'il a été imposé et maintenu, pour l'année 1892, à la taxe des prestations en nature... (Arrêté annulé. Décharge.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile.)

(N° 83)

[4 décembre 1893]

Chemins de fer. — Retard dans la livraison. — Délais. — Arrêtés ministériels. — Défaut de motifs. — (Sieurs Jassaud et Bellour).

Les délais impartis aux compagnies de chemins de fer résultent des dispositions consacrées par les pouvoirs publics ; il appartient à la Cour de cassation de vérifier si les délais de transport ont été observés. En conséquence, doit être annulé, comme dépourvu de motifs et comme ne mettant pas la Cour à même d'exercer son droit de contrôle, le jugement qui condamne une compagnie de chemins de fer à des dommages-intérêts pour retard dans la livraison de la marchandise, sans préciser ni le moment où la marchandise a été remise à la gare de départ, ni celui où elle est arrivée à destination.

La Cour,

. . . . . .

Donne défaut contre Jassaud et Bellour, et statuant sur le premier moyen :

Vu l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 ;

Attendu que, pour condamner la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à payer, à titre de dommages-intérêts, une somme de 191f,20 aux sieurs Jassaud et Bellour, le jugement attaqué s'est fondé sur ce motif que les expéditions litigieuses avaient subi des retards et qu'en principe tout retard cause un préjudice ; qu'il ne fait connaître les jours et les heures ni de la remise des colis au lieu de départ, ni de leur arrivée à destination ; que cette omission ne permet pas à la

Cour de cassation de vérifier si la compagnie s'est conformée aux prescriptions réglementaires de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, qui est la loi de la matière ; qu'il a donc violé la disposition légale ci-dessus visée ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen, casse, etc.

(N° 84)

[12 décembre 1893]

Expropriation pour utilité publique. — 1° Demandes réunies. — Réponse unique. — Obscurité. — Équivoque. — 2° Demande divisée. — Indemnité supérieure. — (Dame Renoux et consorts).

1° Lorsqu'un jury réunit plusieurs questions et les résout par une seule réponse, formulée en termes équivoques, sans qu'il soit possible de discerner si cette réponse est ou non en concordance avec les conclusions des parties, la décision est entachée de nullité.

2° Lorsque les parties expropriées demandent une indemnité qu'elles subdivisent en attribuant telle part au terrain et telle part aux arbres, le jury ne peut leur accorder une indemnité subdivisée qui, bien qu'inférieure, dans son total, au total des demandes, est supérieure à cette demande quant à chacune des subdivisions.

La Cour,

. . . . . .

Donnant défaut contre les défendeurs ;

Sur les deux moyens réunis, en ce qui concerne la dame Christine Renoux et Jules-Adolphe Courtot :

Vu les articles 38, paragraphe 2 et 39, paragraphe 4, de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que la dame Renoux et Jules-Adolphe Bourtot, agissant ensemble comme copropriétaires des parcelles n°s 58 et 82, ont conclu devant le jury à ce qu'il leur fût alloué pour le n° 58 une indemnité de 400 francs par are, pour le n° 82, une indemnité de 600 francs par are et, en outre, une indemnité de dépréciation de 5.000 francs ;

Attendu qu'il a été statué par une seule réponse sur l'ensemble

de cette demande, et que ladite réponse porte « que le jury accorde la somme de 300 francs à Renoux (Christine) et la somme 400 francs à Courtot (Jules-Adolphe), pour toute indemnité, le tout par are » ;

Attendu que cette décision, relative aux deux parcelles à la fois, présente un sens équivoque; qu'il est impossible de savoir si elle est en concordance avec les conclusions telles qu'elles avaient été prises, et si l'indemnité n'est pas supérieure à la demande, ainsi que le prétend le pourvoi;

D'où suit qu'en cet état elle est entachée de nullité;

Sur le second moyen, en ce qui concerne Jean-Pierre Courtot, d'une part, et, de l'autre, la dame Delacour, veuve Bouillard :

Vu l'article 39, paragraphe 4, précité;

Attendu que Jean-Pierre Courtot, propriétaire de la parcelle n° 87, a demandé une indemnité de 600 francs par are et une autre indemnité de 30 francs pour un pommier, et que le jury lui a accordé 400 francs par are et 50 francs d'indemnité pour arbres;

Attendu que la dame veuve Bouillard, propriétaire de la parcelle n° 91, a demandé 600 francs par are et, distinctement, 60 francs pour trois arbres fruitiers, et que le jury lui a accordé 400 francs par are et 75 francs d'indemnité pour arbres;

D'où suit que les indemnités allouées pour les arbres, à chacune des deux parties susnommées, sont supérieures à la demande et que, de ce chef, la décision du jury a violé la disposition de loi prémentionnée ;

Par ces motifs, casse, en ce qui concerne les indemnités allouées pour les parcelles n°s 58 et 82, à la dame Renoux et à Jules-Adolphe Courtot, et, en ce qui concerne les indemnités pour arbres accordées à Jean-Pierre Courtot et la dame veuve Bouillard, etc.

(N° 85)

[12 décembre 1893]

Expropriation pour utilité publique. — 1° Extrait du jugement. — Noms des propriétaires. — Délai du pourvoi. — 2° Propriétaires indivis. — Matrice cadastrale. — 3° Indivisibilité. — Nullité du jugement. — 4° Décision du jury. — Réunion des parcelles. — Confusion. — Nullité totale. — (Sieur Laizé.)

1° *La notification de l'extrait du jugement d'expropriation qui ne contient pas les noms des propriétaires expropriés ne fait pas courir le délai du pourvoi en cassation contre les propriétaires non dénommés* (*Loi du* 3 *mai* 1841, *art.* 15).

2° *Sont nuls tout jugement d'expropriation et tout extrait de ce jugement qui ne mentionnent pas le nom de l'un des propriétaires par indivis du terrain exproprié, alors que ce nom était inscrit sur la matrice cadastrale dans l'année même ou a été prononcé le jugement d'expropriation* (Ibid.).

3° *Et, à raison de l'indivisibilité, la nullité du jugement d'expropriation doit être prononcée à l'égard même des parties non-dénommées dans ce jugement.*

4° *Lorsque le jury réunit dans une seule et même somme les indemnités allouées à deux parcelles de terrain, la cassation de la décision du jury relativement à l'une des parcelles entraîne la cassation relativement à l'autre parcelle, parce qu'il est impossible de distinguer la part de l'indemnité afférente spécialement à chacune des parcelles* (*Même loi, art.* 38).

La Cour,

. . . . . .

En ce qui concerne la parcelle n° 491 :

Vu l'article 15 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'aux termes dudit article 15, qui ne fait d'ailleurs que reproduire la règle posée dans l'article 141 du Code de procédure civile, tout jugement d'expropriation et tout extrait du jugement d'expropriation doivent, sous peine d'encourir la nullité édictée par l'article 20 de la loi du 3 mai 1841, contenir les noms des propriétaires expropriés ;

Attendu que l'extrait du jugement d'expropriation du 14 décembre 1892, notifié au sieur Séverin, fermier de la parcelle expropriée, ne contient pas le nom de Joseph Laizé; qu'en admettant même que Séverin dût être considéré comme le représentant de Joseph Laizé, une notification ainsi faite en contravention aux prescriptions formelles de l'article 15 n'a pu faire courir le délai du recours en cassation contre ledit Joseph Laizé.

Rejette la fin de non-recevoir ;

Au fond :

Attendu qu'il est constant, en fait, et qu'il résulte d'ailleurs des pièces produites, que la parcelle n° 491, section C du plan cadastral, expropriée par le jugement du tribunal civil de Fougères en date du 14 décembre 1892, sous le nom d'*Alcide* Laizé

seul, appartient par indivis audit Alcide Laizé et à Joseph Laizé, son père ;

Que même le nom de *Joseph* Laizé, demeurant au bourg de Saint-Ouen, se trouvait seul, à l'exclusion de celui d'Alcide Laizé, notaire à Saint-Brice-en-Cogles, inscrit sur la matrice des rôles de la commune de Saint-Ouen-de-la-Rouërie, où est située la parcelle de terrain expropriée dans l'année où a été prononcé le jugement d'expropriation ;

Que, cependant, le nom de Joseph Laizé a été omis dans la procédure en expropriation et dans le jugement qui l'a suivie ;

Qu'il n'est pas justifié qu'Alcide Laizé ait reçu de son père pouvoir à l'effet de le représenter dans ladite procédure d'expropriation ;

D'où il suit que ledit jugement a expressément violé les articles 15 et 20 précités ; que la nullité du jugement doit être prononcée à l'égard même d'Alcide Laizé, à raison de l'indivisibilité ; — et que sa cassation doit entraîner, par voie de conséquence, celle de la décision du jury et de l'ordonnance d'exécution du magistrat-directeur, en date du 10 juillet 1893 ;

En ce qui concerne la parcelle n° 492 :

Vu l'article 38 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que, le jury ayant réuni dans une seule et même somme les indemnités allouées aux parcelles n°s 491 et 492, la teneur de la décision ne permet pas de distinguer la part de l'indemnité afférente à la portion de terrain n° 492 d'avec celle relative à la parcelle n° 491 ;

Qu'il y a lieu dès lors, de casser pour le tout la décision du jury et l'ordonnance du magistrat-directeur précitées ;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 86)

[13 décembre 1893]

Expropriation pour utilité publique. — Jury. — Délibération. — Communication avec des tiers. — Vérification. — Omission. — (Sieur Legendre.)

Lorsqu'il est impossible de reconnaître légalement si la disposition de la loi du 3 *mai* 1841 (*art.* 38), *qui enjoint au jury*

de délibérer sans désemparer, a été observée ou violée, la décision du jury doit être annulée.

Il en est ainsi notamment quand le procès-verbal porte, sur la réquisition de l'exproprié, que l'avocat et l'avoué de l'expropriant ont pénétré dans la chambre où le jury délibérait, et que le magistrat-directeur s'est abstenu de procéder sur ce fait à aucune vérification.

La Cour,

. . . . . .

Sur le second moyen du pourvoi :

Vu l'article 38, paragraphe 2, de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'il résulte du procès-verbal qu'après la lecture de la décision du jury, et avant que le magistrat-directeur eût rendu son ordonnance, il a été, par des conclusions déposées au nom de l'exproprié, articulé, notamment, qu'à un moment déterminé le garçon de service du palais a ouvert la porte de la salle des délibérations du jury, fermée à clef, pour donner passage à l'avoué et à l'avocat mandataires de la ville expropriante, qui sont entrés dans ladite salle, où se trouvaient MM. les jurés, et que le greffier en chef a invité le concierge à les faire sortir et fermer la porte, la délibération n'étant pas finie;

Attendu qu'en présence de cette articulation, qui impliquait ou pouvait impliquer une conférence avec un ou plusieurs jurés, et qui, si elle avait été reconnue fondée, constituerait une violation manifeste de l'article 38 susvisé, lequel enjoint au jury de délibérer sans désemparer, il appartenait au magistrat-directeur chargé de diriger les opérations du jury de veiller à leur régularité et d'assurer l'exécution de la loi, de procéder immédiatement à la vérification du fait articulé et à la constatation de son caractère et de ses circonstances; qu'en s'abstenant absolument de s'expliquer sur ce fait dans le procès-verbal, le magistrat-directeur a, par son silence, laissé complètement en doute ce qui avait pu se passer;

Attendu que, dans cet état des faits, il est impossible de reconnaître légalement si la disposition de l'article 38 susvisé qui, aux termes de l'article 42 de la loi de 1841, est prescrite à peine de nullité, a été observée ou a été violée; que, dans ses circonstances, il y a eu défaut de constatation d'exécution et, par suite, violation de l'article 38 précité;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur le premier moyen, cassé, etc.

(N° 87)

[19 décembre 1893]

Chemins de fer. — Transport. — Tarifs spéciaux. — Avaries. — Limite des obligations. — Preuve. — (Sieur Désardurats.)

Si des marchandises voyagent en fûts sous l'empire de tarifs spéciaux qui exonèrent la compagnie des avaries et déchets de route, cette compagnie ne commet pas de faute en faisant refrapper tardivement les cercles des fûts, après constatation du coulage.

Sa responsabilité ne pourrait naître, en pareil cas, que si le tarif appliqué lui imposait l'obligation de donner aux objets transportés des soins incessants et exceptionnels.

La Cour,

. . . . . .

Statuant par défaut à l'égard de Désardurats, défendeur;

Sur le premier moyen du pourvoi :

Vu les articles 1134 du Code civil, le tarif P. V. de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée et le tarif spécial D. 5, barême F, de la compagnie d'Orléans;

Attendu que les fûts de mélasse expédiés à Désardurats par la brasserie de Chalon-sur-Saône voyageaient sous l'empire des tarifs ci-dessus désignés;

Attendu qu'aux termes de ces tarifs spéciaux, dûment homologués, la compagnie ne répond pas des avaries et déchets de route; que cette stipulation n'a sans doute pas pour effet d'affranchir les compagnies de transport des fautes commises par elles ou par leurs agents, mais seulement de mettre la preuve de ces fautes à la charge de la partie qui en demande la réparation;

Attendu que le jugement attaqué déclare que le manquant de 2.970 kilogrammes, signalé à l'arrivée de l'expédition, provient du fait et de la faute de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans; que, pour arriver à cette conclusion, il s'appuie sur les constatations de l'expertise d'après laquelle la faute de la compagnie aurait été : 1° d'avoir fait refrapper tardivement les cercles des fûts en cours de route; 2° d'avoir laissé les fûts exposés aux rayons du soleil en gare de Toulouse;

Attendu, quant à la première des fautes ainsi retenues, qu'elle ne peut engager la responsabilité de la compagnie, alors qu'il n'est pas établi, ni même allégué que les dispositions expresses du tarif appliqué imposaient à celle-ci l'obligation de donner aux marchandises en cours de route des soins exceptionnels incompatibles avec les exigences de son service;

Attendu, quant à la seconde faute alléguée, que le jugement attaqué commet une erreur matérielle en attribuant au rapport de l'expert cette affirmation que le manquant signalé avait aussi pour cause l'exposition au soleil, en gare de Toulouse, des fûts expédiés au sieur Désardurats; que l'expert a simplement déclaré au contraire que le coulage, arrêté par le refrappage des cercles, était sur le point de se reproduire, si la marchandise était exposée au soleil, mais sans attribuer à cette cause, purement éventuelle encore, le déficit déjà constaté; que la décision attaquée a ainsi dénaturé le rapport de l'expert qu'elle vise et prend pour base;

Attendu que, dans ces circonstances, le jugement attaqué, en décidant, comme il l'a fait, que la compagnie demanderesse en cassation avait commis une faute, alors que les éléments constitutifs de cette faute n'étaient pas rapportés, a violé les dispositions de loi ci-dessus visées;

Par ces motifs, casse, etc.

(Chambre criminelle)

(N° 88)

[18 mai 1893]

Chemins de fer. — 1° Chemins de fer d'intérêt local. — Mesures de contrôle et de surveillance. — Arrêtés préfectoraux. — 2° Arrêtés préfectoraux. — Sanction pénale. — (Sieur Cuny.)

1° *La validité des mesures de contrôle et de surveillance qu'il appartient aux préfets de prendre quant à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local et des tramways n'est pas subordonnée à l'approbation préalable du ministre, et il n'y a*

pas lieu de distinguer à cet égard entre les différents modes de traction qui pourraient être mis en usage.

2° *La sanction pénale de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 s'attache aux arrêtés pris par les préfets pour le contrôle et la surveillance des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, bien que ces arrêtés n'aient pas été revêtus de l'approbation préalable du ministre.*

La Cour.

Attendu, en fait, que Cuny, directeur de l'exploitation des tramways de Paris à Saint-Germain, était poursuivi devant la juridiction correctionnelle pour avoir, au courant de 1891, à diverses reprises, contrevenu aux prescriptions des articles 5, 8, 23 et 24 d'un arrêté du préfet de police, du 20 juin 1890 : 1° en employant une machine locomotive sans foyer qui n'était pas pourvue de freins continus et qui n'avait pas été acceptée par le préfet ; 2° en préposant à la conduite de ces machines des mécaniciens non agréés par la préfecture ; qu'il a été condamné à 50 francs d'amende par application de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, que l'arrêt attaqué déclare applicable aux tramways en vertu de l'article 37 de la loi du 11 juin 1880 ;

Attendu qu'à l'appui de son pourvoi Cuny soutient dans un moyen unique, tiré de la violation des articles 21 de la loi du 15 juillet 1848, 21, 37 et 39 de la loi du 11 juin 1880 et 22 du décret du 9 août 1881, rendu en exécution et pour l'application de cette dernière loi :

Premièrement que, les machines qu'il employait étant sans foyer, il n'appartenait pas au préfet de police d'en régler l'emploi, l'article 22 du décret du 9 août 1881 réservant exclusivement ce droit au ministre des travaux publics, lequel, dans l'espèce, n'en avait pas encore usé ;

Deuxièmement, qu'au surplus l'arrêté du préfet de police n'était en rien exécutoire, faute d'avoir été préalablement revêtu de l'approbation ministérielle ;

Troisièmement, que, fût-il exécutoire, la sanction pénale de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, que cet article n'attache qu'à ceux des arrêtés qui ont reçu cette approbation préalable, lui ferait entièrement défaut ;

Sur les deux premières branches du moyen :

Attendu que, si les préfets ne sont investis par la loi de 1845 que sous l'approbation ministérielle préalable du contrôle et de la surveillance de l'exploitation des voies ferrées en général, ce

même droit leur est conféré en propre et directement, en ce qui touche les voies ferrées d'intérêt local, chemins de fer et tramways, par la loi du 11 juin 1880, sous la seule réserve de l'autorité ministérielle à laquelle ils sont hiérarchiquement soumis;

Que ce pouvoir propre et direct des préfets résulte tant de l'article 21 de la loi du 11 juin 1880, relatif aux chemins de fer d'intérêt local et déclaré applicable aux tramways par l'article 39 de la même loi, que de l'ensemble des dispositions tant de ladite loi que du règlement d'administration publique du 9 août 1881, rendu pour son exécution ;

Qu'en se bornant à faire réserve, au profit du ministre, de l'exercice éventuel de son autorité supérieure, l'article 21 de la loi de 1880 exclut par cela même la nécessité de son approbation préalable pour la validité des mesures de contrôle et de surveillance qu'il appartient aux préfets de prendre soit d'une manière générale, par voie d'arrêté réglementaire, soit par disposition spéciale, le cas échéant;

Attendu qu'en disposant ainsi, la loi de 1880 et le décret de 1881 n'ont fait aucune distinction entre les différents modes de traction qui pourraient être mis en usage; que, si l'article 22 du décret soumet, par surcroît, l'emploi des machines de tout autre système que la machine à vapeur avec foyer aux prescriptions spéciales qui seraient imposées par le ministre, cette disposition complémentaire ne met d'autre limite au pouvoir direct des préfets que le respect des mesures que le ministre aurait prises; que, dans l'espèce, il est constant qu'il n'en avait pris aucune, et qu'il appartenait, dès lors, au préfet seul de pourvoir, ainsi qu'il l'a fait, à la sécurité de l'exploitation autorisée;

Sur la troisième branche du moyen :

Attendu que, s'il est vrai que l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 n'attache la sanction pénale qu'il édicte qu'aux seuls arrêtés pris par le préfet sous l'approbation ministérielle préalable, cette restriction a pour cause et pour raison d'être dans ladite loi l'attribution qu'elle fait au ministre seul des pouvoirs de contrôle de l'exploitation des voies ferrées;

Mais que, la loi de 1880 ayant au contraire conféré aux préfets ces mêmes pouvoirs en propre, en ce qui touche les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, il en résulte nécessairement qu'en se référant pour la sanction aux pénalités de la loi de 1845, ainsi qu'elle le fait dans son article 37, elle n'a pu entendre ne réserver cette sanction qu'à des arrêtés préfectoraux

revêtus d'une approbation préalable dont elle les avait exceptionnellement affranchis ;

Qu'il suit de là que c'est à bon droit que l'arrêté entrepris déclare applicable aux contraventions de l'espèce, constantes en fait, l'amende correctionnelle de 16 à 3.000 francs édictée par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 ;

Attendu, d'ailleurs, que l'arrêt est régulier en la forme ; rejette, etc.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 89)

[22 novembre 1893]

Navigation intérieure. — Éclairage pendant la nuit des bateaux et obstacles à la navigation. — Envoi du décret du 20 novembre 1893.

Monsieur le préfet, un arrêté ministériel du 4 août 1884 (*) a réglementé l'éclairage, pendant la nuit, des bateaux et des obstacles à la navigation sur les fleuves, rivières, canaux, lacs et étangs d'eau douce.

A la suite des réclamations formulées par les représentants de la batellerie contre un certain nombre des dispositions prescrites, mon prédécesseur a chargé une commission d'étudier les modifications qu'il convenait d'apporter à ce règlement.

Après une enquête aussi étendue et aussi complète que possible, cette commission a proposé un nouveau règlement, qui m'a paru de nature à donner satisfaction aux réclamations présentées dans ce qu'elles avaient de légitime, sans sacrifier aucun des intérêts généraux en cause.

Ce règlement a fait l'objet d'un décret en date du 20 novembre 1893, dont le texte est ci-annexé (**) et dont je vous prie d'assurer l'exécution en ce qui concerne votre département.

Sans entrer dans l'examen détaillé des nouvelles dispositions édictées, je me bornerai à en faire ressortir le sens général.

Le but principal de l'Administration a été d'apporter au règlement de 1884 toutes les simplifications compatibles avec la sécurité de la navigation.

Dans cet ordre d'idées, elle a tenu d'abord à faire disparaître la répartition des voies navigables en deux catégories. Elle a reconnu que l'unification des types des voies navigables et le caractère mixte de la navigation sur les longs parcours entraînaient nécessairement l'adoption de règles uniformes pour l'éclai-

(*) Voir *Ann.* 1884, p. 835.
(**) Voir *Ann.* 1893, p. 1193.

rage, sauf à y mettre quelques atténuations sur les voies peu fréquentées, mais sans établir de distinction entre les canaux et les rivières.

Cette suppression a conduit à une refonte complète de la réglementation actuelle et constitue l'une des bases du nouveau règlement.

En somme, sauf quelques changements de détail, pour la plupart demandés par la batellerie, on a généralisé sur l'ensemble du réseau le système d'éclairage actuellement adopté sur les rivières et les canaux assimilés.

Il a été stipulé en outre que, dans la traversée des grandes villes, le même système d'éclairage serait maintenu sans changement pour la marine marchande, et que les dispositions spéciales à la traversée de ces villes seraient limitées aux bateaux à voyageurs.

On n'a pas cru toutefois devoir étendre le principe de l'uniformité des signaux de nuit à la partie maritime des fleuves et des rivières mentionnés au décret du 4 mars 1890 (*), qui a fixé la limite d'application du règlement du 9 avril 1883 (**) sur la navigation fluviale à vapeur.

En aval de cette limite, les bateaux resteront soumis aux dispositions des articles 2 à 11 du règlement du 1er septembre 1884 (***), qui concernent les feux des navires de mer.

Le décret du 20 novembre 1893 rend même ces dispositions applicables, en amont de la limite précitée, sur ceux desdits cours d'eau qui se trouvent isolés du réseau général.

Les clauses relatives aux bateaux et radeaux en stationnement, aux bateaux échoués, aux ouvrages d'art, n'ont subi que des modifications peu importantes. La principale consiste dans l'addition d'un feu jaune, dit de ralentissement, destiné à signaler les écueils à distance.

En ce qui concerne les ouvrages permanents du domaine public (ponts, écluses, barrages) on s'est borné à fixer les règles générales à observer dans l'éclairage de ces ouvrages, en laissant à des décisions particulières le soin de désigner ceux d'entre eux qu'il conviendait d'éclairer, et de définir les dispositions spéciales à adopter suivant les circonstances locales.

Au sujet des appareils propres à réaliser l'éclairage des bateaux,

---

(*) Voir *Ann.* 1890, p. 329.
(**) Voir *Ann.* 1883, p. 741.
(***) Voir *infrà*, p. 159.

le nouveau règlement laisse à la batellerie toute liberté dans le choix de ses appareils, pourvu qu'ils soient à même de remplir les conditions propres à sauvegarder la sécurité publique. Il se borne à définir ces conditions, en fixant, d'une part, l'intensité lumineuse, qui sera celle d'une lampe Carcel, avec mèche de 0m,02 de diamètre, brûlant par heure 42 grammes d'huile de colza (unité photométrique bien connue de tous les fabricants); et, d'autre part, la distance de visibilité, qui devra être au moins de 300 mètres..

Cette dernière condition est d'une vérification facile pour tout le monde; mais il doit être bien entendu que la visibilité à une distance minima de 300 mètres correspond au degré de brume par lequel la navigation est encore possible sans danger. Lorsque le brouillard sera assez épais pour qu'une lumière ayant l'intensité de celle du bec Carcel type ne soit plus visible à 300 mètres, les conditions de navigation devront être réputées trop dangereuses pour que les bateaux continuent leur marche.

Enfin, le décret du 20 novembre 1893 règle le mode de projection des feux latéraux des bateaux à vapeur; il prescrit pour ces feux des lanternes éclairant un secteur d'au moins 112°,30'. Cette disposition ne fait que régulariser un usage existant et n'impose en réalité, aucune charge nouvelle à la batellerie à vapeur.

Aux termes de l'article 28, le nouveau règlement sera exécutoire à dater du 1er janvier 1894.

Vous trouverez ci-annexés, avec le texte du décret du 20 novembre 1893 (*), un tableau figuratif qui en traduit aux yeux les dispositions et permet d'en embrasser l'ensemble sous forme synoptique, et, en outre, un extrait du règlement du 1er septembre 1884 concernant les feux des navires de mer.

Je me réserve de faire imprimer un placard reproduisant les documents précités et dont j'enverrai ultérieurement un certain nombre d'exemplaires à MM. les Ingénieurs en chef, pour qu'ils les fassent afficher aux endroits habituellement fréquentés par la batellerie, notamment sur les ports et aux écluses des voies de navigation intérieure.

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse directement une ampliation à MM. les Ingénieurs en chef.

Le Ministre des travaux publics,

VIETTE.

(*) Voir *Ann.* 1893, p. 1193.

RÈGLEMENT

du 20 novembre 1893

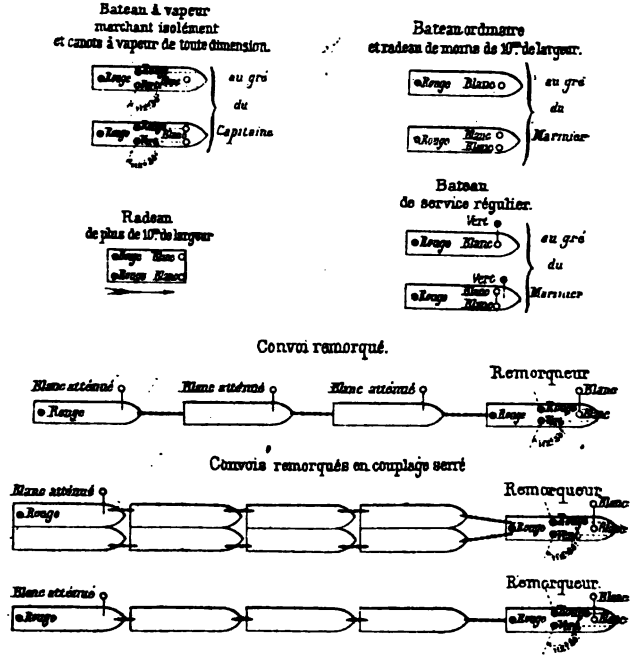
POUR L'ÉCLAIRAGE DE NUIT DES BATEAUX ET DES OBSTACLES A LA NAVIGATION

TABLEAU FIGURATIF DE LA DISPOSITION DES FEUX

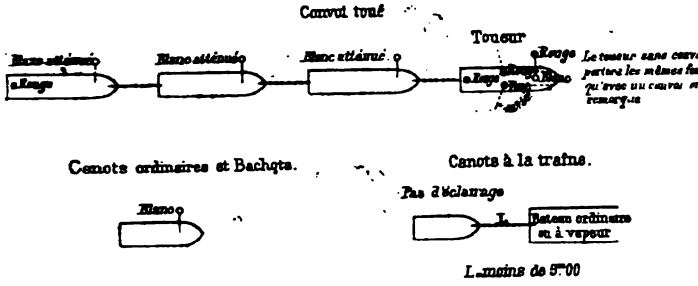
DISPOSITIONS APPLICABLES A L'ENSEMBLE DU RÉSEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE.

I. — BATEAUX EN MARCHE.

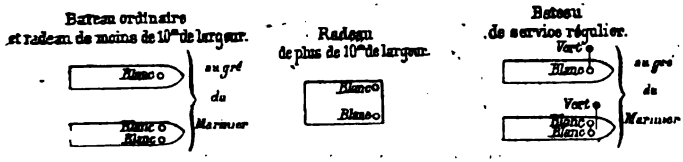
A. — Voies fréquentées, avec navigation à vapeur.



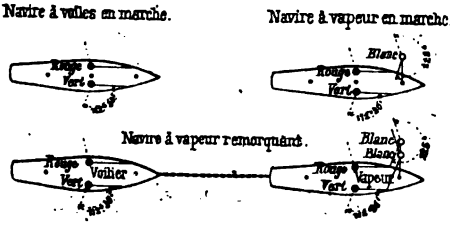
A. — Voies fréquentées, avec navigation à vapeur
(Suite.)



A'. — Voies peu fréquentées, sans navigation à vapeur.

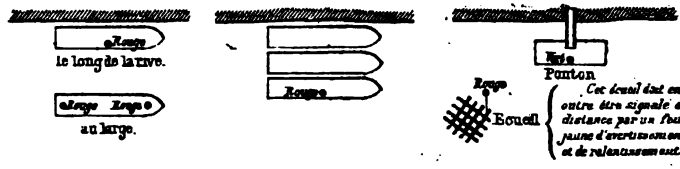


Observation. — Pour les *parties maritimes des fleuves*, c'est-à-dire pour celles qui sont situées en aval des limites fixées par le décret du 4 mars 1890, ainsi que pour les parties de ces mêmes fleuves situées en amont desdites limites, mais qui sont isolées du réseau général de navigation intérieure, l'éclairage reste soumis aux règles internationales fixées par le règlement du 1er septembre 1884, dont le diagramme suivant figure les dispositions.



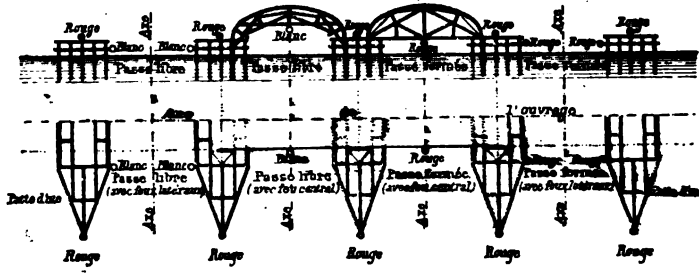
II. — BATEAUX STATIONNANTS OU ÉCHOUÉS, ÉCUEILS ET OUVRAGES D'ART.

(a). — Bateaux stationnant ou échoués, pontons et écueils.



(b). — Ouvrages d'art.

1° *Ponts en construction ou en réparation.*


Rouge
Blanc
Passe libre
Passe libre
Passe libre

EXTRAIT

du règlement du 1er septembre 1884 ayant pour objet de prévenir les abordages en mer.

RÈGLES CONCERNANT LES FEUX

Art. 2. Feux. — Les feux mentionnés dans les articles suivants, numérotés 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11, doivent être tenus allumés par tous les temps, depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever.

Aucun autre feu ne devra paraître à l'extérieur du navire.

Art. 3. Feux que doivent avoir les bâtiments à vapeur. — Tout navire à vapeur de mer, quand il est en marche, doit porter :

a. Sur le mât de misaine ou en avant du mât de misaine, à une hauteur d'au moins 6 mètres au-dessus du plat-bord, et, si la largeur du navire est de plus de 6 mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à la largeur du navire, un feu blanc brillant placé de manière à fournir une lumière uniforme et sans interruption sur tout le parcours d'un arc horizontal de vingt quarts ou rumbs de vent. Il devra être fixé de telle sorte que la lumière se projette de chaque côté du navire depuis l'avant jusqu'à deux quarts de l'arrière du travers. La portée de ce feu devra être assez grande pour qu'il soit visible à 5 milles de distance par nuit noire, mais atmosphère pure.

b. A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière uniforme et sans interruption sur tout le parcours d'un arc horizontal de dix quarts du compas compris entre l'avant du navire et deux quarts de l'arrière du travers à tribord; il doit avoir une portée telle qu'il soit visible à au moins 2 milles de distance par une nuit noire, mais atmosphère pure.

c. A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière uniforme et sans interruption sur tout le parcours d'un arc horizontal de dix quarts du compas compris entre l'avant du navire et deux quarts de l'arrière du travers à bâbord; il doit avoir une portée telle qu'il soit visible à au moins 2 milles de distance par une nuit noire, mais atmosphère pure.

d. Ces feux de côté vert et rouge doivent être pourvus, du côté du navire par rapport à eux, d'écrans se projetant en avant d'au moins 91 centimètres, de telle sorte que leur lumière ne puisse pas être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feu vert.

Art. 4. Feux des navires à vapeur remorquant. — Tout navire à vapeur qui remorque un autre bâtiment doit porter, outre ses feux de côtés, deux feux blancs brillants placés verticalement à 91 centimètres de distance au moins l'un au-dessus de l'autre, afin de le distinguer des autres bâtiments à vapeur. Chacun de ses feux doit être du même genre et installé de la même manière que le feu blanc brillant porté au mât de misaine par les autres navires à vapeur.

Art. 5. Signaux de jour et de nuit à bord des navires qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre. — *a.* Tout navire à voiles ou à vapeur qui, par

une cause accidentelle, n'est pas libre de ses mouvements, doit, si c'est pendant la nuit, mettre, à la place assignée au feu blanc brillant que les bâtiments à vapeur sont tenus d'avoir en avant du mât de misaine, trois feux rouges placés dans des lanternes sphériques d'au moins 25 centimètres de diamètre et disposés verticalement à une distance l'une de l'autre d'au moins 91 centimètres; ils doivent avoir une telle portée qu'ils soient visibles à au moins 2 milles de distance, par une nuit noire, mais atmosphère pure; si c'est le jour, il doit porter, en avant de la tête du mât de misaine et pas plus bas que cette tête de mât, trois boules noires de 61 centimètres de diamètre chacune, placées verticalement l'une au-dessous de l'autre, à une distance d'au moins 91 centimètres.

b. Tout navire à voiles ou à vapeur employé soit à poser, soit à relever un câble télégraphique, doit, si c'est pendant la nuit, mettre, à la place assignée au feu blanc brillant que les bâtiments à vapeur sont tenus d'avoir en avant du mât de misaine, trois feux placés dans des lanternes sphériques d'au moins 25 centimètres de diamètre et disposées verticalement à une distance l'une de l'autre d'au moins 1m,82; le feu supérieur et le feu inférieur devront être rouges, et celui du milieu devra être blanc, et les feux rouges devront avoir la même portée que le feu blanc. Si c'est le jour, il doit porter, en avant de la tête du mât de misaine, et pas plus bas que cette tête de mât, trois boules de 61 centimètres de diamètre au moins chacune, placées verticalement l'une au-dessous de l'autre à une distance d'au moins 1m,32; la boule supérieure et la boule inférieure devront être de forme sphérique et de couleur rouge, et celle du milieu devra être de la forme d'un diamant (deux cônes réunis par la base) et de couleur blanche.

c. Les navires cités dans cet article ne doivent pas avoir les feux de côté allumés lorsqu'ils n'ont aucun sillage; ils doivent, au contraire, les tenir allumés s'ils sont en marche, soit à la voile, soit à la vapeur.

d. Les lanternes et les boules que cet article oblige à montrer servent à avertir les autres navires que celui qui les montre n'est pas manœuvrable et, par suite, ne peut se garer. Les signaux que doivent faire les bâtiments en détresse et demandant du secours sont spécifiés dans l'article 27.

Art. 6. *Feux des navires à voiles.* — Tout navire à voiles qui fait route, ou qui est remorqué, doit porter les feux indiqués par l'article 3 pour un bâtiment à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc qu'il ne doit avoir en aucun cas.

Art. 7. *Feux exceptionnels pour les petits navires à voiles.* — Toutes les fois que les feux de côté rouge et vert ne pourront pas être fixés à leur poste, comme cela a lieu à bord des petits navires pendant le mauvais temps, on devra tenir ces feux sur le pont à leur côté respectif du bâtiment, allumés et prêts à être montrés. Si on approche d'un autre bâtiment ou si on en est approché, on doit montrer ses feux à leurs bords respectifs en temps utile pour empêcher l'abordage, les placer de manière qu'ils soient le plus visibles possible et de telle sorte que le feu vert ne puisse pas s'apercevoir de bâbord ni le feu rouge de tribord.

Afin de rendre plus facile et plus sûr l'emploi de ces feux portatifs, les

lanternes doivent être peintes extérieurement de la couleur du feu qu'elles contiennent et munies d'écrans convenables.

Art. 8. Feux pour les navires au mouillage. — Tout navire soit à voiles, soit à vapeur, doit, lorsqu'il est au mouillage, avoir un feu blanc dans une lanterne sphérique d'au moins 20 centimètres de diamètre, placé le plus en vue possible à une hauteur au-dessus du plat bord qui n'excède pas 6 mètres; ce feu doit montrer une lumière claire, uniforme, sans interruption et visible tout autour de l'horizon à une distance d'au moins 1 mille.

Art. 9. Feux pour les bateaux-pilotes. — Les bateaux-pilotes, quand ils sont sur leur station de pilotage pour leur service, ne doivent pas porter les mêmes feux que les autres navires; ils doivent avoir à la tête du mât un feu blanc visible tout autour de l'horizon; ils doivent également montrer à de courts intervalles, ne dépassant jamais quinze minutes, un ou plusieurs feux intermittents.

Quand un bateau-pilote n'est pas dans sa zone et occupé au service de pilotage, il doit porter les mêmes feux que les autres navires.

Art. 10. Feux pour les bateaux de pêche avec ou sans filets à la traîne et pour les bateaux non pontés. — Les embarcations non pontées et les bateaux de pêche de moins de 20 tonneaux (jauge nette) étant en marche, sans avoir leurs filets, chaluts, dragues ou lignes à l'eau, ne seront pas obligés de porter les feux de couleur de côté; mais, dans ce cas, chaque embarcation ou chaque bateau devra, en leur lieu et place, avoir prêt sous la main un fanal muni, sur l'un des côtés, d'un verre vert et, sur l'autre d'un verre rouge; et, s'il approche d'un navire, ou s'il en voit approcher un, il devra montrer ce fanal assez à temps pour prévenir un abordage, et de manière que le feu vert ne soit pas vu sur le côté de bâbord, ni le feu rouge sur le côté de tribord.

(La partie suivante de cet article s'applique seulement aux bateaux et embarcations de pêche au large de la côte d'Europe, dans le nord du cap Finistère.)

a. Tous les bateaux et toutes les embarcations de pêche de 20 tonneaux (jauge nette) et au-dessus, lorsqu'ils sont en marche et ne se trouvent pas dans l'un des cas où ils ont à montrer les feux désignés par les prescriptions suivantes de cet article, doivent porter et montrer les mêmes feux que les autres bâtiments en marche.

b. Tous les bateaux qui seront en pêche avec des filets flottants ou dérivants devront montrer deux feux blancs placés de manière qu'ils soient le plus visibles possible. Ces feux seront disposés de façon que leur écartement vertical soit de 1m,80 au moins et de 3 mètres au plus, et de manière aussi que leur écartement horizontal, mesuré dans le sens de la quille du navire, soit de 1m,50 au moins et de 3 mètres au plus. Le feu inférieur devra être le plus sur l'avant et les deux feux devront être placés de telle sorte qu'ils puissent être aperçus de tous les points de l'horizon, par nuit noire, avec atmosphère pure, à une distance de 3 milles au moins.

c. Un bateau pêchant à la ligne et ayant ses lignes dehors « devra porter les mêmes feux qu'un bateau en pêche avec des filets flottants ou dérivants ».

d. Si un bateau en pêche devient stationnaire par suite d'un engagement de son appareil de pêche dans un rocher ou tout autre obstacle, il devra mon-

trer le feu blanc et faire le signal de brume d'un bâtiment au mouillage.

e. Les bateaux de pêche et les embarcations non pontées peuvent en toute circonstance faire usage d'un feu intermittent (c'est-à-dire alternativement montré et caché) en plus des autres feux exigés par cet article.

Tous les feux intermittents montrés par un bateau qui chalute, drague ou pêche avec un filet à drague quelconque, devront être montrés de l'arrière du bateau. Toutefois, si le bateau est tenu par l'arrière à son chalut, à sa drague où à son filet à drague, le feu intermittent devra être montré de l'avant.

f. Chaque bateau de pêche ou embarcation non pontée étant à l'encre, entre le coucher et le lever du soleil, devra montrer un feu blanc, visible tout autour de l'horizon à une distance de un mille au moins.

g. Par temps de brume, un bateau en pêche avec des filets flottants ou dérivants et attaché à ses filets, un bateau chalutant, draguant ou pêchant avec des filets à drague quelconques, un bateau pêchant à la ligne et ayant ses lignes dehors, devra, à intervalles de deux minutes au plus, sonner alternativement du cornet de brume et de la cloche.

Art. 11. *Tout navire rattrapé doit montrer un feu.* — Un navire qui est rattrapé par un autre bâtiment doit montrer au-dessus de sa poupe, un feu blanc ou un feu intermittent destiné à avertir le navire qui approche.

(N° 90)

[20 janvier 1894]

Envoi d'un arrêté sur les conditions d'avancement dans le personnel des conducteurs des ponts et chaussées.

Monsieur le Préfet, comme conséquence du décret du 3 janvier 1894 qui a modifié l'effectif de chacune des classes dans le personnel des conducteurs des Ponts et Chaussées, il m'a paru utile d'apporter également quelques modifications à l'arrêté ministériel du 28 mars 1890 qui a réglé les conditions de l'avancement dans ce personnel.

J'ai l'honneur de vous adresser un exemplaire d'un arrêté, en date du 20 janvier, qui réalise ces modifications.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire et de l'arrêté ci-joint à MM. les Ingénieurs.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics.

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Directeur du Personnel et de la Comptabilité,

DONIOL

ARRÊTÉ

[9 janvier 1892]

Le Ministre des travaux publics,

Vu l'arrêté du 28 mars 1890 constituant des tableaux d'avancement pour les conducteurs des Ponts et Chaussées;

Sur le rapport du Directeur du Personnel et de la Comptabilité,

Arrête :

Art. 1er. — L'avancement dans le personnel des conducteurs des Ponts et Chaussées est réglé comme il suit :

La nomination au grade de conducteur principal a lieu exclusivement au choix.

L'élévation des conducteurs principaux au traitement maximum du grade a lieu à l'ancienneté.

La proportion de l'ancienneté et du choix est fixée ainsi qu'il suit pour les autres classes de conducteurs :

Pour l'avancement à la 1re classe : 1/3 à l'ancienneté ; 2/3 au choix.
— 2e classe : 1/2 à l'ancienneté ; 1/2 au choix.
— 3e classe : 2/3 à l'ancienneté ; 1/3 au choix.

Art. 2. — Les articles 1er et 2 de l'arrêté du 28 mars 1890 sont rapportés.

JONNART.

Le Directeur
du Personnel et de la Comptabilité,
DONIOL.

(N° 91)

[25 janvier 1894]

Circulaire suivie d'un décret fixant le traitement des sous-ingénieurs des ponts et chaussées.

Monsieur le Préfet, j'ai l'honneur de vous transmettre ampliation d'un décret de M. le Président de la République, rendu sur ma proposition et modifiant, à dater du 1er janvier 1894, le traitement des sous-ingénieurs des ponts et chaussées.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire à MM. les ingénieurs des ponts et chaussées.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

JONNART.

DÉCRET.

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics,

Vu les décrets du 21 décembre 1867 et du 11 janvier 1884 ;

Vu la loi de finances portant fixation du budget de l'exercice 1894 ;

Le Conseil d'État entendu.

Décrète :

Art. 1er. — Le traitement des sous-ingénieurs des ponts et chaussées est fixé à la somme de 4.000 francs.

Art. 2. — Cette disposition aura son effet à dater du 1er janvier 1894.

Art. 3. — Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 17 janvier 1894.

CARNOT.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux publics,

JONNART.

(N° 92)

[1er février 1894]

Circulaire suivie d'un décret modifiant les conditions dans lesquelles les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, les ingénieurs et contrôleurs des mines peuvent être mis en service détaché.

Monsieur le Préfet, j'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un décret de M. le Président de la République, en date du 1er fé-

vrier 1894, modifiant les conditions dans lesquelles les ingénieurs, sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, les ingénieurs et contrôleurs des mines peuvent être mis en service détaché.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

JONNART.

DÉCRET.

Le Président de la République française,

Vu les décrets des 13 octobre et 24 décembre 1851 portant organisation des corps des ponts et chaussées et des mines;

Vu le décret du 28 octobre 1868;

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. — Sont considérés comme étant en service détaché les ingénieurs, sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, les ingénieurs et contrôleurs des mines qui seront attachés, à titre individuel et personnel et sur la désignation du Ministre des travaux publics, au service des autres départements ministériels, des gouvernements étrangers, des départements, des communes, des chambres de commerce, des syndicats institués par application de la loi du 16 septembre 1807 ou des associations syndicales autorisées en vertu de la loi du 11 juin 1865.

Art. 2. — Le décret du 28 octobre 1868 est et demeure abrogé.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera inséré au *Bulletin des Lois*.

Fait à Paris, le 1er février 1894.

CARNOT.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,

JONNART.

(N° 93)

[28 février 1894]

Tramways. — Emploi des rails à gorge ou des contre-rails. — Notification d'un décret du 30 janvier 1894, portant modification à l'article 5 du décret du 6 août 1881.

Monsieur le Préfet, l'article 5 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, concernant l'établissement et l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques, dispose, en son dernier alinéa, que si l'emplacement occupé par la voie ferrée reste accessible et praticable pour les voitures ordinaires, les rails seront à gorge ou munis de contre-rails.

Depuis 1881, l'expérience a permis de reconnaître que l'emploi des rails à gorge ou des contre-rails n'est surtout utile que dans les chaussées pavées. Dans les chaussées empierrées, il peut présenter plus d'inconvénients que d'avantages, parce qu'il se produit le long du contre-rail une ornière qui double l'ornière ménagée pour le passage des roues du tramway. Si l'on a soin de maintenir la chaussée, sur tout l'emplacement du tramway, au niveau des bords supérieurs des champignons, les simples rails peuvent être compatibles avec la commodité de la circulation terrestre. Telle a été l'opinion du conseil général des ponts et chaussées, appelé à examiner la question.

Le Conseil d'État a également reconnu que, tout en laissant subsister la règle générale inscrite dans l'article 5 du décret du 6 août 1881, il convenait de donner à l'administration la faculté d'en dispenser le concessionnaire, à titre révocable, sur tout ou partie des voies publiques dont le sol est emprunté par la voie ferrée.

En conformité de cet avis a été rendu le décret du 30 janvier dernier, dont une copie est ci-jointe.

Afin d'assurer l'exécution de ce décret, il conviendra, lorsque mon administration sera saisie d'un avant-projet de tramway à établir sur le sol des voies publiques, d'indiquer dores et déjà les parties de ces voies sur lesquelles les rails à gorge ou les contre-rails ne seront pas exigés. Au cas où il serait à prévoir que, sur quelques parties des voies publiques, l'emploi des rails à gorge ou des contre-rails pourrait être ultérieurement reconnu nécessaire, il conviendra de tenir compte de cette éventualité dans la détermination du maximum des travaux complémentaires.

J'adresse copie de la présente circulaire à MM. les ingénieurs, Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
JONNART.

DÉCRET.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;
Vu la loi du 11 juin 1880 et notamment l'article 38;
Vu le décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'établissement et l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques et notamment, l'article 5;
Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 27 juin 1892;
Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — L'article 5 du décret susvisé, du 6 août 1881, est complété par la disposition suivante :

« Toutefois, l'administration peut, à titre révocable, dispenser le concessionnaire de poser des rails à gorge ou des contre-rails sur tout ou partie des voies publiques dont le sol est emprunté par voie ferrée. »

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

Fait à Paris, le 30 janvier 1894.

CARNOT.

Par le Président de la République :
Le Ministre des travaux publics,
JONNART.

(N° 94)

[9 mars 1894]

Surveillance des gares communes.

Monsieur l'Inspecteur général, des doutes se sont élevés au sujet de la compétence et des attributions des commissaires de surveillance chargés du contrôle des gares communes à plusieurs réseaux.

Pour lever toute difficulté à cet égard, j'ai arrêté les dispositions suivantes :

1° Dans toute gare commune à plusieurs réseaux, le contrôle

est exercé exclusivement par les fonctionnaires et agents chargés de la surveillance de la ligne à laquelle appartient la gare commune;

2° Cette surveillance comprend toute l'étendue de la gare ainsi que les voies du ou des réseaux voisins, jusqu'au disque avancé situé sur les voies principales;

3° Les accidents, les contraventions et les faits de toute nature seront constatés ou relevés par le commissaire de surveillance de la circonscription dans laquelle la gare est située;

4° Ce fonctionnaire transmettra les procès-verbaux ou rapports à ses chefs hiérarchiques.

S'il s'agit d'un accident ou d'un fait survenu sur les voies ou affectant le matériel roulant du ou des réseaux voisins, le procès-verbal ou le rapport du commissaire donnera lieu à des conférences entre les Ingénieurs en chef des services de contrôle des réseaux intéressés, et le dossier sera transmis ensuite, s'il y a lieu, à l'Inspecteur général du contrôle du réseau auquel appartient la gare commune.

Ce dernier s'entendra au besoin avec son ou ses collègues sur la suite à donner;

5° On agira de même pour les parties de ligne communes;

6° En ce qui concerne les retards des trains terminant leur parcours à une gare commune, c'est encore au commissaire chargé de la surveillance de cette gare que reviendra le soin de dresser, pour les lignes comprises dans la ou les circonscriptions voisines, le relevé décadaire des retards qu'il transmettra à son ou ses collègues intéressés;

7° Quant aux plaintes, le commissaire de la gare commune instruira seulement celles qui concerneront sa circonscription ou le service de ladite gare et se bornera à adresser le relevé des autres à ses collègues des circonscriptions intéressées, qui en poursuivront l'instruction et la transmettront avec leurs observations à l'Ingénieur compétent.

Je vous prie de vouloir bien porter ces dispositions à la connaissance des fonctionnaires et agents placés sous vos ordres et de tenir la main à ce qu'elles soient strictement appliquées.

Veuillez d'ailleurs m'accuser réception de la présente circulaire.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
JONNART.

L'Éditeur-gérant : Vve DUNOD et P. VICQ.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 95)

[12 août 1893]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, dénommé Groupe du Sud.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, comprenant les lignes de :

1° Haspres à Solesmes, par Escarmain ;

2° Solesmes à Quiévy, vers Caudry, par Briastre et Viesly ;

3° Solesmes à Landrecies, par Bousies ;

4° Et Landrecies à Avesnes, par Maroilles, Cartigny et Étreœungt.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'établissement desdites lignes ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans, à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département du Nord est autorisé à pourvoir à l'exécution des lignes dont s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention et de l'avenant passés, les 15 décembre 1892 et 24 juin 1893, entre le préfet du Nord et la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées conformes de ces convention, avenant et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement des chemins de fer mentionnés à l'article 1er est fixé à la somme de 53.000 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder 77k,500 et y compris les frais de constitution du capital-actions et d'émission des obligations, lesquels ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum de 6 p. 100 du montant de ce capital.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 65.412 francs. La subvention du Trésor n'est accordée que pour une période s'étendant au plus au 31 décembre 1890 et à partir de la mise en exploitation du réseau entier.

Art. 5. — Le capital de la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord ne pourra être engagé, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui sont concédées, sans autorisation préalable par décret délibéré en Conseil d'État.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

L'an 1892, le 15 décembre,

Entre les soussignés :

M. *Vel-Durand*, préfet du département du Nord, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local;

3° Du décret du 6 août 1881 portant règlement d'administration publique et approuvant le cahier des charges type;

4° Du règlement d'administration publique en date du 20 mars 1882;

5° Des délibérations du conseil général en date des 28 avril et 31 octobre 1887, 17 avril 1888, 19 février 1890, 8 avril et 23 décembre 1891,

D'une part;

Et MM. *Edmond Caze* et *Édouard Empain*, président et membre du conseil d'administration de la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord, agissant au nom de ladite compagnie, en vertu de la délibération du conseil d'administration, en date du 14 mai 1891,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du Nord concède à la société des chemins de fer économiques du Nord, dont le siège est à Anzin (Nord), la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local à voie unique de 1 mètre de largeur, d'Haspres à Avesnes par Escarmain, Solesmes, Bousies, Landrecies, Maroilles, Cartignies, Étrœungt, avec embranchement de Solesmes vers Caudry par Briastre et Viesly, conformément aux avant-projets qui ont servi de base aux enquêtes d'utilité publique et aux projets définitifs à approuver ultérieurement.

Art. 2. — La compagnie exécutera et exploitera le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 3. — En cas d'insuffisance du produit brut annuel (impôts déduits) de la ligne pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt, amortissement compris, du capital de premier établissement tel qu'il est fixé ci-après, le département s'engage à subvenir au payement de cette insuffisance, tant à l'aide de ses revenus propres ou de subventions communales et particulières qu'à l'aide de la subvention de l'État, telle qu'elle est définie aux articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 4. — Quelle que soit l'insuffisance, le concessionnaire ne pourra prétendre recevoir du département, indépendamment de l'intervention de l'État, des communes et des particuliers, une somme annuelle supérieure à 740 francs par kilomètre.

Les subventions départementales ne seront payables que pendant une période ne pouvant en aucun cas dépasser soixante années, ladite période commençant à la date de la mise en exploitation du réseau entier.

Le payement des subventions, quelles qu'elles soient, sera d'ailleurs subordonné aux restrictions prévues par les deux derniers paragraphes de l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — Pour les calculs auxquels donneront lieu les dispositions ci-dessus et l'application de la loi du 11 juin 1880, il est entendu :

1° Que le maximum du capital de premier établissement est fixé à 53.000 fr. par kilomètre, y compris les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations, qui ne seront admises en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum de 6 p. 100 du capital;

2° Que ce sera le montant effectif de ce capital de premier établissement qui servira au calcul de l'intérêt garanti à 4,40 p. 100, amortissement compris, si ce montant effectif est égal ou inférieur au maximum fixé ci-dessus à 53.000 fr. par kilomètre ;

3° Que les frais d'entretien et d'exploitation, par an, seront comptés à leur montant réel sans pouvoir dépasser un maximum, fixé par kilomètre à 1.300 fr., augmentés de la moitié de la recette brute, impôts déduits $\left(1.300 + \frac{R}{2}\right)$ pour le service comportant au minimum, par jour et dans chaque sens, trois trains, et que la recette brute, par kilomètre et par an, ne dépassera pas 4.500 fr., pour des trains pour des recettes brutes kilométriques annuelles comprises entre

4.500 francs et 6.000 francs, et ainsi de suite, à raison d'un train en sus pour chaque augmentation de recettes brutes par kilomètre et par an de 1.500 fr.

Toutefois, si les dépenses réelles d'entretien et d'exploitation sont inférieures au maximum ci-dessus stipulé, elles seront augmentées de la moitié de la différence à titre de prime d'économie.

Le préfet du Nord pourra, le concessionnaire entendu, et avec l'adhésion du Ministre des travaux publics, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu par les alinéas précédents; en ce cas, il sera ajouté à la formule $1.300 + \frac{R}{2}$ pour constituer le maximum une somme de 70 centimes par chaque train-kilomètre ainsi imposé;

4° Que la longueur de la ligne sera déterminée par un chaînage continu, ayant pour extrémités les axes des bâtiments des voyageurs ou, à leur défaut, les axes des trottoirs à établir pour le service des voyageurs; mais sous la réserve expresse que les chiffres indiqués ci-dessus pour le calcul des subventions et du capital de premier établissement ne pourront être appliqués à une longueur supérieure à $77^{k},500$.

Art. 6. — La subvention annuelle du département sera payée sur la production par la société concessionnaire des pièces justificatives des recettes et des dépenses établies dans les formes déterminées par le décret du 20 mars 1882. L'avance prévue par l'article 9 dudit décret sera versée par le département dans les deux mois qui suivront la fixation de ladite avance par le Ministre des travaux publics.

En cas de retard apporté par l'État dans le payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 7. — Le remboursement des sommes payées au concessionnaire par le département et par l'État sera fait dans les conditions énoncées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, mais sous les réserves suivantes :

Une partie du capital de premier établissement fixé à 45.000 francs par kilomètre n'aura droit qu'à un prélèvement de $4^{f},40$ par an et seulement jusqu'à la fin de la période de soixante années définie par l'article 4, ce capital de 45.000 francs devant être amorti dans la période de soixante ans. Le capital complémentaire aura droit, pendant toute la durée de la concession, au prélèvement légal de 6 p. 100 par an.

Art. 8. — Les matériaux de construction de la ligne et le matériel roulant seront de provenance française, le personnel de l'exploitation sera de nationalité française, sauf les dispenses à accorder par le préfet dans certains cas particuliers.

Art. 9. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi et que l'État aura pris l'engagement de concourir au payement de la garantie jusqu'à concurrence des maxima déterminés par l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 10. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge de la compagnie concessionnaire.

Fait double, à Lille, les jour, mois et an que dessus.

. . . . . .

AVENANT

A LA CONVENTION DU 15 DÉCEMBRE 1892.

Entre le préfet du Nord, agissant au nom du département,

Et M. *Édouard Caze*, président du conseil d'administration de la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord, agissant au nom de ladite compagnie,

Il a été convenu que les modifications ci-après seront apportées à la convention et au cahier des charges :

1° La période fixée par le paragraphe 2 de l'article 4 de la convention du 15 décembre 1892 pour le payement des subventions départementales prendra fin le 31 décembre 1950;

2° La durée de la concession, fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans par l'article 34 du cahier des charges, sera limitée à quatre-vingt-cinq ans à partir de la promulgation de la loi qui approuvera la concession.

Fait à Lille, le 24 juin 1893.

. . . . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges comprend :

1° Une ligne de Haspres à Solesmes, par ou près Verchain-Maugré, Sommaing-sur-Écaillon, Vendegies-sur-Écaillon, Bermerain, Saint-Martin, Capelle, Escarmain, Vertain et Romeries ;

2° Une ligne de Solesmes à Quiévy vers Caudry, par ou près Briastre et Viesly ;

3° Une ligne de Solesmes à Landrecies, par ou près Neuvilly, Forest, Bousies et Fontaine-au-Bois ;

4° Une ligne de Landrecies à Avesnes, par ou près Maroilles, Grand-Fayt, Petit-Fayt, Carlignies, Boulogne, Étrœungt, le Haut-Lieu et Avesnelles.

Ce groupe de lignes empruntera sur divers points du parcours, les routes nationales nos 2 et 43.

Le concessionnaire devra, après avoir obtenu l'autorisation nécessaire, relier le chemin de fer aux gares du chemin de fer de la compagnie du Nord à Haspres, à Solesmes, à Landrecies et à Avesnes, de même qu'au chemin de fer de Denain au Catelet et à Quiévy.

Le concessionnaire établira, dans les gares de jonction, des moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises.

Le reste *comme au type* (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292.

(N° 96)

[11 décembre 1893]

Loi qui modifie l'article 6 de la loi du 9 juillet 1892 portant déclaration d'utilité publique d'une distribution d'énergie électrique produite par une chute d'eau dérivée du Rhône, en amont de Lyon.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — Le paragraphe 3 de l'article 6 de la loi du 9 juillet 1892, ayant pour objet la déclaration d'utilité publique d'une distribution d'énergie électrique produite par une chute d'eau dérivée du Rhône, en amont de Lyon, est modifié comme suit.

« Les concessionnaires ou les fondateurs de la société n'auront droit qu'au remboursement de leurs avances, dont le compte, appuyé des pièces justificatives, aura été accepté par l'assemblée générale des actionnaires. Toutefois ils pourront se réserver une part dans les bénéfices nets de la société. »

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

(N° 97)

[24 mars 1894]

Loi abrogeant la loi du 17 juillet 1879, en ce qui concerne la ligne d'intérêt général de Challans à Fromentine.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — Sont abrogées, en ce qui concerne la ligne « 78, d'un point entre Machecoul et la Roche-sur-Yon (à ou près Challans) au goulet de Fromentine (Vendée) », les dispositions de l'article 1er de la loi du 17 juillet 1879, qui a classé 181 lignes de chemins de fer dans le réseau des chemins de fer d'intérêt général.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

DÉCRETS

(N° 98)

[31 octobre 1893]

Décret qui approuve un traité passé entre le département du Jura et M. Alesmonières, relatif au désistement par ce dernier de la rétrocession du tramway de Lons-le-Saunier à Saint-Claude et à Orgelet.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé le traité passé, le 23 août 1893, entre le préfet du Jura, agissant au nom du département, et M. *Alesmonières*, ledit traité ayant pour objet le désistement par ce dernier de la rétrocession résultant du traité du 26 décembre 1892, approuvé par le décret susvisé du 1er février 1893.

Ce traité restera annexé au présent décret.

Art. 2. — Le cautionnement de l'entreprise sera remboursé au rétrocessionnaire.

. . . . . .

TRAITÉ.

Entre le préfet du département du Jura, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du 22 août 1893, et sous réserve de l'approbation des présentes par M. le Ministre des travaux publics,

D'une part;

Et M. *Alesmonières* (*Auguste*), ingénieur civil, domicilié à Thonon (Haute-Savoie),

D'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

M. *Alesmonières* déclare se désister, aux conditions suivantes, de la concession du tramway de Lons-le-Saunier à Saint-Claude et à Orgelet qui lui

avait été rétrocédée par le département en vertu d'un traité, en date du 26 décembre 1892, approuvé par décret du 1er février 1893 :

1° Le département du Jura renonce à tous ses droits sur le cautionnement déposé le 23 décembre 1892 entre les mains du trésorier-payeur du Jura pour le compte de M. *Alesmonières;*

2° Le département du Jura abandonne le remboursement par M. *Alesmonières* des frais d'études faits par le département pour les lignes rétrocédées, remboursement qui était dû d'après l'article 13 du traité de rétrocession.

Fait à Lons-le-Saunier, le 23 août 1893.

. . . . . .

(N° 99)

[9 novembre 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Les alignements des quais de Lesseps et du Mont-Riboudet, au port de Rouen (Seine-Inférieure), sont et demeurent fixés conformément aux lignes rouges du plan visé par l'ingénieur en chef, le 9 novembre 1892, lequel restera annexé au présent décret;

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires pour l'exécution de ce projet d'alignements, en se conformant aux dispositions des titres III et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

3° Il est pris acte de l'engagement contracté par la ville de Rouen de supporter toutes les dépenses d'acquisition de terrains, au fur et à mesure des demandes d'alignement par les propriétaires riverains.

(N° 100)

[14 novembre 1893]

DÉCRET du Président de la République française qui autorise la société anonyme lorraine industrielle à compléter les installations établies sur le côté droit de la station d'Hussigny (ligne de Longwy à Villerupt), conformément aux décrets des 15 décembre 1883 et 22 décembre 1888, par un appareil à air chaud

et par un carneau se trouvant à moins de 2 mètres du chemin de fer, mais sans empiéter sur la limite du domaine public.

(N° 101)

[15 novembre 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route départementale n° 1, du Tarn, d'Albi à Cahors, entre le village des Cabannes et le fond de la côte de Gasc, aux territoires des communes des Cabannes et de Vindrac, suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge pointillée sur le plan visé par l'agent voyer en chef, le 10 mars 1892, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera mise à la disposition des communes des Cabannes et de Vindrac, en vue de l'affectation indiquée dans les délibérations des conseils municipaux desdites communes, en date du 20 novembre 1892;

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 102)

[16 novembre 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la construction de quais maritimes à l'extrémité ouest du canal de Tancarville, au port du Havre (Seine-Inférieure), conformément aux dispositions de l'avant-projet dressé par les ingénieurs, le 7 août 1893, et aux

avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 23 août et 19 octobre 1893;

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par la chambre de commerce du Havre, de contribuer à la dépense jusqu'à concurrence du montant des frais d'acquisition des terrains nécessaires à la construction des nouveaux quais projetés;

3° Le surplus de la dépense correspondant à l'exécution des travaux proprement dits, soit 800.000 francs, sera imputée sur les ressources inscrites annuellement à la deuxième section du budget du Ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 103)

[20 novembre 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest algérien, conformément au projet suivant :

Ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès.

Projet d'agrandissement de la gare de Saint-Lucien, présenté le 24 juin 1893, avec un détail estimatif montant à 7.280 francs, y compris 12 p. 100 pour frais généraux et intérêts.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 5.100.000 francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur les lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ, la Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia à Tlemcen, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 104)

[23 novembre 1893]

Décret modifiant l'article 2 du décret du 11 juillet 1893 qui a institué une commission chargée de préparer un règlement de

comptabilité applicable aux compagnies de chemins de fer qui exécutent des travaux pour le compte de l'État.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics ;

. . . . . .

Décrète :

Art. 1er. — L'article 2 du décret ci-dessus visé du 11 juillet 1893 est modifié comme il suit :

« Cette commission sera ainsi composée :

« Président :

« Le président de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce, de l'industrie et des postes et télégraphes, du Conseil d'État ;

« Membres :

« Deux conseillers d'État ;

« Un conseiller maître et deux conseillers référendaires à la Cour des comptes ;

« Deux représentants du Ministère des finances ;

« Deux représentants du Ministère des travaux publics. »

(N° 105)

[13 décembre 1893]

Décret qui approuve la substitution, à M. Claret, *de la société dite* Compagnie des tramways électriques de Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme) *comme rétrocessionnaire du tramway de Montferrand à Royat, avec embranchement vers la gare du chemin de fer à Clermont-Ferrand.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics ;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution, à M. *Claret*, de la ociété anonyme dite *Compagnie des tramways électriques de lermont-Ferrand* (Puy-de-Dôme) comme rétrocessionnaire du ramway de Montferrand à Royat, avec embranchement vers la are du chemin de fer à Clermont-Ferrand, dont l'établissement,

dans le département du Puy-de-Dôme, a été déclaré d'utilité publique par décret du 27 janvier 1888.

M. *Claret* demeurera solidairement responsable, avec ladite société, des engagements qu'il a contractés vis-à-vis du département du Puy-de-Dôme.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie des tramways électriques de Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme), sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement dans une entreprise autre que la construction ou l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

(N° 106)

[28 décembre 1893]

Décret qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'endiguement de la rive gauche de la Saône, en amont du canal de Pont-de-Vaux, aux territoires de Pont-de-Vaux, Saint-Bénigne et Arbigny (Ain).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les articles 1er, 3, 4, 5, 6, 10 et 11 du décret susvisé du 1er août 1864 sont modifiés de la manière suivante :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'endiguement de la rive gauche de la Saône, en amont du canal de Pont-de-Vaux, aux territoires de Pont-de-Vaux, Saint-Bénigne, Arbigny et Sermoyer.

Art. 3. — Les propriétaires intéressés à l'exécution des travaux mentionnés à l'article 1er du présent décret et dont les terrains sont compris dans le périmètre indiqué sur le plan dressé par les ingénieurs, les 6-11 avril 1893, qui restera annexé au présent décret, formeront entre eux une association sous le nom de *Syndicat de Pont-de-Vaux à la Seille*, pour concourir, chacun dans la proportion de son intérêt, aux dépenses desdits ouvrages.

Art. 4. — L'association sera administrée par un syndicat composé de neuf membres qui seront nommés par le préfet et choisis parmi les propriétaires des terrains à défendre, les plus imposés, à raison de deux, au moins, par commune.

Art. 5. — Le syndicat sera renouvelé par neuvième, tous les ans. Les membres sortants sont désignés par le sort; ils sont rééligibles.

Art. 6. — Les membres du syndicat ne pourront se faire représenter aux assemblées par des mandataires de leur choix. A l'effet de les remplacer en cas d'absence, quatre suppléants seront nommé comme les syndics titulaires.

Art. 10. — Le syndicat sera convoqué et présidé par le directeur, et, en cas d'empêchement, par le directeur adjoint.

Il pourra être réuni, sur la demande de trois de ses membres ou sur l'invitation directe du préfet.

Art. 11. — Les délibérations seront prises à la majorité des voix des membres présents; en cas de partage, celle du président est prépondérante.

Le syndicat ne pourra délibérer qu'au nombre de cinq membres au moins; lorsqu'après deux convocations faites par le directeur à huit jours d'intervalle et dûment constatées sur le registre des délibérations, les syndics ne seront pas réunis en nombre suffisant, la délibération prise après la troisième convocation sera valable, quel que soit le nombre des membres présents.

Dans tous les cas, les délibérations du syndicat ne pourront être exécutées qu'après l'approbation du préfet.

Art. 2. — Il est ajouté au décret susvisé du 1er août 1864 la disposition suivante :

TITRE VII.

DISPOSITIONS SPÉCIALES RELATIVES A L'INCORPORATION DE LA COMMUNE DE SERMOYER.

Art. 43 *bis*. — Les propriétaires des terrains situés sur la commune de Sermoyer verseront dans le courant de l'année de leur entrée, à titre de première mise, la somme de 2.152 francs nette de tous frais de rôles et travaux préparatoires.

Il sera établi dans la digue longeant l'ancienne Seille quatre nouveaux aqueducs de prise d'eau.

Art. 3. — Il est institué, conformément au titre X de la loi du 16 septembre 1807, une commission spéciale chargée d'homolo-

guer l'estimation, par classe, des propriétés comprises dans le périmètre de l'association syndicale.

Art. 4. — Le président sera nommé par le préfet, et le secrétaire par les membres de la commission.

En cas d'absence du président et du secrétaire, le plus âgé des membres de la commission sera président et le plus jeune sera secrétaire.

La commission se réunira dans le lieu qui lui sera désigné par le préfet et lorsqu'elle le jugera convenable.

Les convocations seront faites à la diligence du préfet et par écrit.

Le préfet aura la faculté de la réunir lorsqu'il le croira nécessaire.

Art. 5. — Les décisions de la commission seront inscrites sur un registre coté et parafé par le président, signées par tous les membres présents à la délibération et notifiées administrativement, à la diligence de la partie intéressée.

Ces décisions seront motivées. Elles viseront les observations présentées par les parties.

Art. 6. — Les fonctions de la commission cesseront après l'entier accomplissement de ses opérations.

A cette époque, remise sera faite, aux archives de la préfecture de l'Ain, de tous les registres et papiers, sur un inventaire en double expédition, dont l'une pour le préfet et l'autre pour le secrétaire de la commission.

Art. 7. — Les frais de toute nature occasionnés par les opérations de la commission spéciale seront à la charge de l'association.

Art. 8. — Le décret susvisé du 1er août 1864 continuera à recevoir son exécution, dans toutes celles de ses dispositions qui n'ont rien de contraire au présent décret.

Art. 9. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 107)

[19 mai 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — (Compagnie de Fives-Lille.)

Article 32. — *Lorsqu'un prix spécial a été consenti pour le cas où les déblais de rochers dépasseraient des chiffres prévus, il n'y a lieu d'allouer une indemnité par application de l'article* 32 *que si les déblais dépassent d'un tiers les cubes à raison desquels un prix spécial a été accordé.*

— *Augmentation de plus du tiers sur plusieurs natures d'ouvrages : indemnité accordée reconnue suffisante. Rejet.*

— *Lorsque le détail estimatif prévoit plusieurs natures de clôture et fixe le prix de la fourniture au kilomètre, l'entrepreneur n'est pas recevable à se prévaloir de l'article* 32 *des clauses et conditions générales pour réclamer une indemnité à raison de la proportion respective de chacun des modes de clôture employés.*

Approvisionnements. — Bois de sapin approvisionnés sans ordre et ne pouvant servir. Rejet ; — pavés approvisionnés pour un travail prévu et modifié ultérieurement ; indemnité.

Déblais. — En présence d'une clause forfaitaire insérée au devis et portant que « les sondages faits avant l'adjudication ont permis de se rendre un compte exact du prix moyen d'extraction et que ce prix, ayant été établi en conséquence, ne pourra être modifié », l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer un supplément de prix à raison de la proportion rencontrée de rochers durs et compacts (*).

(*) Voy. 14 novembre 1890, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1892, p. 250.

— Reprise des déblais et second jet de pelle qui auraient pu être évités par une autre organisation des chantiers : pas d'indemnité.

— Jet de pelle et régalage de déblais : non-lieu à l'application du prix de transport.

Dommages causés à l'entreprise — par le dépôt de déblais sur une propriété privée : indemnité allouée à l'entrepreneur.

Modification apportée au projet dans l'intérêt de l'entrepreneur : non-lieu à indemnité ; — déviation ayant fait l'objet d'un projet spécial non contesté par l'entrepreneur dans le délai prévu au cahier des charges : réclamation non recevable.

Ordre écrit. — Emprunt effectué sans nécessité pour la création d'un chemin d'accès ; — changements apportés par l'entreprise dans son propre intérêt ; — ouverture d'un emprunt sur un emplacement autre que celui prévu et accepté sans réclamation, — substitution par tolérance de matériaux à ceux prévus : absence d'ordre. Rejet.

Prix nouveau. — Charge de déblais en wagon non prévue : application du prix fixé pour un lot voisin à raison du même travail et adjugé au même entrepreneur. Régularité.

Réclamation. — Frais d'expertise à la charge de l'État qui n'a fait aucune offre.

Sujétions. — Mains-d'œuvre prétendues exceptionnelles mais résultant de modifications apportées au projet ou imputables à l'entrepreneur. Rejet.

— Reprise de déblais en dépôt depuis sept mois : sujétion résultant de tassements ; application du prix de fouille ; — sujétions non établies ; — fourniture de clôtures supplémentaires : indemnité ; — retard apporté à l'acquisition des terrains nécessaires à l'organisation des chantiers : éventualité prévue par application du cahier des charges : pas d'indemnité ; — travail en hiver : sujétion implicitement prévue : rejet.

Transports. — Les distances de transport prévues à l'avant-métré devant, aux termes du cahier des charges, servir de base au décompte définitif à moins de changement en cours d'exécution, l'entrepreneur n'est pas recevable à constater les calculs de l'avant-métré s'il ne justifie pas de modifications.

— Terrassements non compris dans le corps de chemin de fer et non portés sur les métrés dressés pour servir de base aux calculs des distances moyennes : prix de transport fixé d'après la distance réelle.

Travail compris dans un autre. — Dressement de talus com-

pris dans le prix des fouilles ; règlement de talus compris dans le prix d'emploi en remblais des déblais de toute nature.

Travail imprévu. — Défrichement de haies et dessouchages non compris dans le prix des terrassements : rémunération accordée reconnue suffisante. Rejet.

I. En ce qui concerne les terrassements :

(a) *Sur les conclusions tendant à la revision du prix des déblais, dans les quatre lots :*

Considérant que, d'après les dispositions contenues au cahier des charges, dans leurs articles 80 et 100, pour le 1er lot ; — 81, pour le 2e lot ; — 82, pour les 3e et 4e lots, un prix unique moyen était fixé pour les fouilles de déblais de quelque nature qu'elles fussent et qu'il n'était fait d'exception que pour les déblais de rocher excédant les cubes prévus en vue de l'exécution des tranchées du Minil, de la Pommerie et de Bois-Renault ;

Considérant que les articles ci-dessus indiqués spécifiaient en outre que les sondages faits avant l'adjudication permettaient à l'entrepreneur de se rendre un compte exact du prix moyen d'extraction et que ce prix, ayant été établi en conséquence, ne pourrait pas être modifié ; que, par suite, la compagnie ne saurait être admise à se prévaloir de la proportion des déblais de rocher rencontrés dans l'exécution de son entreprise pour réclamer la revision du prix moyen du mètre cube de déblais ;

Considérant, d'autre part, que la compagnie n'établit pas que les indemnités à elle allouées par le conseil de préfecture pour l'extraction de rochers dont le ministre ne conteste pas le caractère imprévu soient insuffisantes ;

(b) *Sur les conclusions subsidiaires tendant à l'allocation d'une indemnité par application de l'article* 32 *des clauses et conditions générales pour les déblais de rocher excédant les prévisions du devis dans les tranchées du Minil, de La Pommerie et de Bois-Renault :*

Considérant que le cube total des déblais n'a pas excédé de plus d'un tiers les quantités prévues ; que, dès lors, si la compagnie pouvait bénéficier du prix spécial porté au devis pour le cas, qui s'est réalisé, où les rochers durs dépasseraient 8.376 mètres cubes dans la tranchée du Minil, et 11.505 mètres cubes, dans les deux tranchées de La Pommerie et de Bois-Renault, elle n'est pas fondée à se prévaloir de l'article 32 des clauses et conditions générales pour demander, en outre, une indemnité ;

(c) *En ce qui concerne le cube des emprunts ouverts dans le 1er lot (1er lot, 3e chef) :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les remblais des chemins d'accès de la station de Saint-Denis devaient être exécutés avec les excédents des déblais de la voie mis en dépôt et que la compagnie ne justifie d'aucun ordre de service lui ayant prescrit de faire un emprunt pour se procurer les matériaux nécessaires à ce travail ; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de réclamation ;

(d) *Sur la demande de plus-value pour reprise de déblais à charger en wagon et pour jet de pelle (1er lot, 20e chef ; — 2e lot, 108e chef ; — 3e lot, 26e chef ; — 4e lot, 73e chef) :*

Considérant que le prix porté aux bordereaux pour charge et décharge des déblais de toute nature comprend les jets de pelle et mains-d'œuvre nécessaires à cette opération ; qu'il résulte de l'avis unanime des experts que les conditions du terrain et la nature des ouvrages permettaient la charge directe en wagon et qu'il appartenait à la compagnie de prendre ses dispositions pour éviter la reprise des déblais et le second jet de pelle ; que, dans ces conditions, elle n'est pas fondée à demander le prix de ces mains-d'œuvre supplémentaires qui ne lui étaient pas imposées ;

(e) *Sur la demande d'indemnité pour mains-d'œuvre supplémentaires résultant de modifications apportées au projet pour les gares de Pré-en-Pail, de Comptrain et de Neuilly (2e lot, 105 ; 3e lot, 15, 20) :*

En ce qui concerne la construction des quais et terre-pleins (A, B, C, D, E) :

Considérant que la compagnie ne justifie pas que l'administion lui ait prescrit, pour l'exécution de ce travail, aucune sujétion exceptionnelle ni que les mains-d'œuvre à raison desquelles elle demande un prix spécial ne soient pas rémunérées par les sommes portées à son décompte ;

En ce qui concerne la demande de plus-value pour l'enlèvement de 12.604 mètres cubes après l'établissement de la voie définitive et la demande d'indemnité pour la construction d'une voie provisoire dans la gare de Pré-en-Pail :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que si le cube dont il s'agit n'a pu être transporté avant l'établissement de la voie définitive, ce retard qui a nécessité l'installation d'une voie provisoire et occasionné un supplément de main-d'œuvre est imputable à la compagnie qui, dès lors, n'est pas fondée à demander, de ce chef, une indemnité ;

En ce qui concerne la demande de 26f,25 *pour le règlement de* 175 *mètres de talus :*

Considérant que le prix porté au bordereau pour les fouilles comprend expressément le règlement des talus ; que, par suite, la compagnie n'est pas fondée à demander une plus-value pour le dressement des talus afférents aux fouilles dont le prix a été inscrit au décompte ;

(*f*) *Sur la demande de plus-value pour dépôt de déblais sur une propriété privée* (2e *lot*, 106e *et* 107e *chefs*) :

Considérant que la compagnie n'établit pas qu'en lui allouant, conformément à l'avis unanime des experts, une indemnité de 400 francs, le conseil de préfecture ait fait une appréciation inexacte des faux frais et mains-d'œuvre supplémentaires qu'elle a supportés pour effectuer ce dépôt ;

(*g*) *Sur la demande de plus-value pour le règlement des remblais* (2e *lot*, 109e *chef*) :

Considérant que ce travail est compris formellement dans le prix porté au n° 25 du bordereau pour l'emploi en remblai des déblais de toute nature dont il est l'accessoire ; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de réclamation ;

(*h*) *Sur la demande de plus-value pour charge de déblais en wagon* (2e *lot*, 113e *chef ;* 3e *lot, chefs* 24 *et* 39) :

Considérant que, si les prix du bordereau ne sont pas applicables à la charge des déblais en wagon, il résulte de l'instruction et notamment de l'avis unanime des experts que la compagnie ne peut prétendre, pour ce travail, à un prix supérieur à celui de 0f,20 par mètre cube qui lui a été alloué par l'arrêté attaqué, et qui est d'ailleurs appliqué à la charge des déblais en wagon par les bordereaux de prix rédigés pour les 1er et 4e lots de la même ligne adjugés à la compagnie requérante ;

(*i*) *En ce qui concerne l'emprunt fait au wagon dans la tranchée de Broy entre les piquets* 64 *et* 65 *et les dépôts sur les parcelles* 180 *et* 208 (3e *lot, chefs* 1, 4 *et* 5) :

Considérant que si, pour exécuter les remblais du passage à niveau n° 50, la compagnie requérante a affectué, dans la tranchée de Broy, des déblais d'emprunt non prévus ; que si, d'autre part, elle a mis des déblais en dépôt sur les parcelles 180 et 208, il résulte de l'instruction que ces travaux, qui ont été exécutés sans ordre des ingénieurs, ne proviennent que de changements apportés par l'entreprise, dans son propre intérêt, à l'emploi des

déblais tel qu'il avait été réglé ; qu'ainsi la compagnie n'est pas fondée à en réclamer le payement ;

(*j*) *En ce qui concerne les réclamations sur le mouvement des terres, dans le 4e lot (chefs* 61, 62, 63 *et* 64) :

Considérant qu'à la date du 16 février 1878, la compagnie a déclaré accepter les profils et avant-métrés dressés pour servir au calcul des cubes et distances de transport des terrassements de la voie et qu'elle ne justifie pas que des modifications aient été apportées au projet ; que, dès lors, elle n'est pas recevable, aux termes de l'article 80 du cahier des charges, à contester l'exactitude des calculs opérés d'après les bases de l'avant-métré ;

Considérant, d'autre part, que si la compagnie, par sa lettre du 8 septembre 1879, n'a accepté le projet spécial dressé pour les terrassements de la gare de Couternes, qu'à la condition que les distances moyennes de transport seraient augmentées, il a été tenu compte de cette réclamation dans l'établissement du décompte ; que, par suite, il y a lieu de rejeter la demande de ce chef ;

(*k*) *Sur la demande d'indemnité pour la reprise des déblais mis en dépôt dans les gares de Couternes et de la Chapelle-Moche (4e lot, 74e chef)* :

Considérant qu'il n'est pas contesté que les déblais mis en dépôt dans les gares de Couternes et de la Chapelle-Moche n'ont été employés qu'après y avoir séjourné sept mois pendant lesquels des tassements se sont produits ; qu'ainsi la compagnie est fondée à demander que ce travail de reprise soit assimilé aux fouilles et qu'il y a lieu, par suite, de lui allouer, de ce chef, une indemnité de 3.030 francs ;

II. En ce qui concerne les transports :

(*a*) *Sur le prix de transport des terrassements du quai de Daumigny (1er lot, 2e chef)* :

Considérant que les terrassements du quai de Daumigny n'étaient pas compris dans le corps du chemin de fer et n'ont pas été portés sur les métrés dressés, conformément à l'article 40 du cahier des charges, pour servir de base au calcul des distances moyennes de transport ; qu'ainsi les stipulations contenues à l'article 78 concernant les cubes prévus au mouvement des terres ne sauraient leur être applicables et que, par suite, c'est avec raison que le transport du cube des déblais employés à cet ouvrage a été payé d'après la distance réelle, conformément à l'article 38 des clauses et conditions générales ;

(b) *En ce qui concerne les déblais employés en revers d'eau (1re lot, 4e chef; 2e lot, 103e chef, E) :*

Considérant que ces déblais n'ont pas été transportés au corps du chemin de fer, mais qu'ils ont été simplement rejetés et réglés; que, dans ces circonstances, si la compagnie pouvait réclamer, pour ce travail spécial, le prix d'un jet de pelle et d'un régalage qui lui a été alloué par l'arrêté attaqué, elle n'est pas fondée à demander l'allocation du prix de transport fixé pour les déblais employés en remblais ou mis en dépôt;

(c) *En ce qui concerne les déblais provenant de l'emprunt ouvert dans la tranchée de la Gottière (2e lot, chef 103, A) :*

Considérant que si l'administration a autorisé la compagnie, dans l'intérêt de cette dernière, à prendre dans la tranchée de la Gottière, le cube de déblais qui, d'après les profils et avant-métrés régulièrement notifiés et acceptés, devait provenir d'un emprunt à ouvrir dans la parcelle de Brière, elle ne saurait être tenue de lui payer ce transport d'après des distances autres que celles prévues au projet;

(d) *En ce qui concerne les déblais provenant de la rectification de la route nationale n° 12 (2e lot, chef 103, B) :*

Considérant que les travaux de déviation de la route nationale n° 12 ont fait l'objet d'un projet spécial notifié le 18 janvier 1878 à la compagnie requérante qui n'a présenté, dans le délai imparti par l'article 79 du devis, aucune réclamation; que, par suite, la compagnie n'est plus recevable à contester les résultats des calculs établis d'après les bases acceptées par elle;

(e) *En ce qui concerne le cube de 1.313 mètres provenant de la tranchée de la Trébouillère (2e lot, chef 103, C) :*

Considérant que la compagnie n'établit pas que ces déblais n'aient pas été employés aux distances prévues par les avant-métrés;

(f) *En ce qui concerne les déblais imprévus provenant de la gare de Pré-en-Pail et mis en dépôt : — ...* (Distance et cubes exactement comptés);

(g) *Sur la demande de plus-value pour le transport et la mise en dépôt des déblais de la tranchée de Chantepie : — ...* (Indemnité allouée suffisante);

(h) *Sur la demande de plus-value pour le transport des terres employées en remblais au passage à niveau de l'herbage (4e lot, 5e chef) :*

Considérant que la compagnie n'établit pas que, pour la construction de cet ouvrage, elle ait reçu l'ordre d'ouvrir un emprunt

sur un emplacement autre que celui prévu au projet notifié le 1er juillet 1878 et accepté sans réclamation; que, par suite, elle n'est pas recevable à demander une indemnité pour augmentation de la distance des transports;

III. En ce qui concerne les maçonneries :

(*a*) *Sur la demande de plus-value pour parements vus de mosaïque :* — ... (Sujétions non établies);

(*b*) *Sur les conclusions tendant à obtenir une plus-value pour parements cachés et ragréments :* — ... (Sujétions non établies);

(*c*) *En ce qui concerne les bornes des passages à niveau :* — ... (Sujétions non établies);

(*d*) *En ce qui concerne la demande de plus-value pour le mur de soutènement de la Bermondière :* — ... (Grief manquant en fait);

(*e*) *Sur la demande de plus-value pour les parapets des murs de la Bermondière et de Cohélan* (4e *lot*, 7e *chef*):

Considérant que l'autorisation d'employer, pour les murs de la Bermondière et de Cohélan, les schistes trouvés sur place, au lieu des moellons de carrière, n'a été donnée que sous la réserve que les ouvrages seraient payés aux prix du bordereau; que, dans ces conditions, la compagnie ne peut réclamer une plus-value à raison des sujétions que lui aurait fait éprouver l'emploi de ces matériaux;

IV. En ce qui concerne les demandes de plus-value :

(*a*) *Sur la demande d'indemnité pour défrichement de haies et dessouchages dans les* 1er *et* 2e *lots :*

Considérant que la compagnie n'établit pas qu'elle ait eu à procéder à l'enlèvement des souches d'arbres et que si le travail de défrichement des haies dans les 1er et 2e lots n'était pas contenu dans le prix des terrassements, la compagnie ne justifie pas que la rémunération spéciale qui lui a été allouée de ce chef, sur sa demande, soit insuffisante;

(*b*) *Sur les conclusions tendant à obtenir un supplément d'indemnité, dans les* 4 *lots, pour les travaux prévus aux sections* 3 *et* 4 *des détails estimatifs :*

Considérant que si le conseil de préfecture a accordé, de ce chef, une indemnité dont le Ministre ne conteste pas le principe, la compagnie ne saurait, par contre, se prévaloir de l'article 32 des clauses et conditions générales pour demander que cette indemnité soit augmentée;

(*c*) *En ce qui concerne les clôtures* (1er *lot, chefs* 118, 253, 254; 2e lot, *chefs* 212, 213, 214; 3e *lot, chefs* 137, 138, 139) :

Considérant que le détail estimatif s'est borné à prévoir, pour les clôtures, une dépense de 3.000 francs par kilomètre, sans indiquer les quantités respectives des différents types portés au bordereau des prix et dont l'administration s'était, par le cahier des charges, réservé le droit de fixer l'emploi en cours d'exécution; qu'ainsi la compagnie n'est pas fondée à se prévaloir de l'article 32 des clauses et conditions générales pour demander une indemnité à raison du préjudice qu'elle aurait éprouvé en effectuant ce travail;

(*d*) *Sur la demande d'indemnité pour fourniture de pierres cassées de grès quartzite au lieu de granit* (2e *lot*, 15e *chef*) :

Considérant qu'il n'est produit aucun ordre de service prescrivant de substituer les pierres de grès quartzite au granit qui était prévu et que la compagnie ne peut se prévaloir de la tolérance qui lui a été accordée pour demander un prix supplémentaire;

(*e*) *En ce qui concerne les fournitures et la main-d'œuvre pour 33 poteaux de clôture* (3e *lot*, *chefs* 132 *à* 135) :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les clôtures établies sont conformes au type annexé au projet et que la compagnie n'a pas eu à fournir un nombre de poteaux supérieur à celui qui était prévu pour l'exécution de ce travail;

(*f*) *En ce qui concerne la fourniture de 17 mètres de clôture en lissage au ruisseau de la Gannerie* (3e *lot*, 136e *chef*) :

Considérant qu'après les travaux de dérivation du ruisseau de la Gannerie la compagnie a eu à remplacer, sur une longueur de 17 mètres, les clôtures en lissage qu'elle avait déjà établies et qu'elle est fondée à demander l'inscription à son décompte d'une somme de 31f,20 pour cette fourniture supplémentaire;

(*g*) *Sur la demande de plus-value pour les remblais exécutés derrière le mur de Cohélan :* — ... (Grief manquant en fait);

(*h*) *Sur la demande de plus-value pour fourniture de sable granitique :* — ... (Emploi prévu; pas de sujétion);

(*i*) *Sur la demande de plus-value pour fouille et défrichement de terrains non prévus au projet :* — ... (Pas de sujétion imprévue);

V. En ce qui concerne les demandes d'indemnité :

(*a*) *Sur la demande d'indemnité pour bois de sapin non employé* (1er *lot*, 87e *chef*) :

Considérant que la compagnie requérante n'établit pas qu'elle ait reçu l'ordre d'approvisionner des madriers de sapin d'une longueur déterminée pour la construction d'un viaduc de 4 mè-

tres au piquet 79 + 33; que, dans ces conditions, si elle a acheté des bois ne pouvant pas servir à l'exécution de cet ouvrage dont les plans et dessins lui avaient été régulièrement notifiés, elle ne saurait prétendre, de ce chef, à aucune indemnité;

(*b*) *Sur la demande d'indemnité pour pavés approvisionnés et non employés* (1er *lot*, 88e *chef*) :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'ordre de substituer le béton aux pavés qui étaient prévus pour le pavage de 2 mètres d'ouverture, au piquet 99, n'a été donné à la compagnie que lorsque celle-ci avait déjà approvisionné les pavés nécessaires à l'exécution de ce travail conformément au projet; que, dans ces circonstances, il y a lieu de faire droit aux conclusions de la requête tendant à l'allocation d'une somme de 141f,50 pour perte de pavés non employés par la faute de l'administration;

(*c*) *Sur la demande d'indemnité pour l'interruption des travaux dans la tranchée de Cohélan* (4e *lot*, 72e *chef*) :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que cette interruption a été la conséquence des difficultés relatives à l'acquisition des terrains à occuper pour y effectuer le dépôt des déblais et que la compagnie ne peut, aux termes de l'article 103 du cahier des charges, se prévaloir de la gêne qui peut résulter de cette cause dans l'organisation de ses chantiers pour demander une indemnité, alors qu'elle ne justifie d'aucune circonstance de nature à engager la responsabilité de l'administration;

(*d*) *Sur la demande d'indemnité pour exécution de la deuxième allée de Chantepie pendant les gelées* (4e *lot*, 87e *chef*) :

Considérant que le délai de deux ans imparti pour l'achèvement de l'entreprise imposait à la compagnie adjudicataire l'obligation de poursuivre ses travaux sans interruption pendant tout l'hiver; que, dans ces conditions, ladite compagnie ne peut exiger une indemnité pour les pertes résultant des gelées dont l'éventualité a dû entrer en compte dans ses calculs, au moment de la soumission;

(*e*) *En ce qui concerne les frais d'expertise* :

Considérant que l'État n'ayant fait aucune offre à la compagnie requérante, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas mis à sa charge la totalité des frais de l'expertise;

(*f*) *Sur les intérêts et les intérêts des intérêts* :

Considérant que le conseil de préfecture a alloué à la compagnie les intérêts et les intérêts des intérêts; que la requérante a demandé la capitalisation des intérêts et intérêts des intérêts

aux dates des 23 octobre 1888, 28 avril 1890 et 24 novembre 1891; qu'à chacune de ces dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts et qu'il y a lieu, par suite, de faire droit à ses conclusions sur ce point... (Il est alloué à la compagnie Fives-Lille, en sus des sommes accordées par l'arrêté attaqué : 3.030 francs pour la reprise des déblais mis en dépôt dans les gares de Couternes et de la Chapelle-Moche; 31f,20 pour la fourniture de 17 mètres de clôtures; 141f,50 pour perte de pavés approvisionnés et non employés. Intérêts des sommes restant dues capitalisés aux dates des 23 octobre 1888, 28 avril 1890, 24 novembre 1891. Frais de l'expertise à la charge de l'État. Dépens supportés pour un quart par l'État.)

(N° 108)

[19 mai 1893]

Travaux publics. — Communes. — Concession. — Difficultés sur l'interprétation du marché; transaction; compromis. — (Ville d'Aix-les-Bains contre Compagnie des travaux hydrauliques.)

Le conseil de préfecture, saisi de difficultés relatives à l'exécution d'un marché passé entre un entrepreneur et une commune pour la captation de sources et la distribution d'eau, a ordonné une expertise pour vérifier les travaux exécutés et la qualité des eaux; au cours de l'expertise, le maire, autorisé par le conseil municipal, a passé avec l'entrepreneur une convention qualifiée de transaction, mais qui, loin de mettre fin aux difficultés soumises à l'origine au conseil de préfecture, stipule qu'il est fait choix de deux experts pour régler les points restant en litige, cette convention constitue un compromis, entaché d'une nullité d'ordre public, au regard de la commune, et celle-ci ne peut pas s'en prévaloir avant toute exécution, nonobstant l'approbation préfectorale. — En conséquence, c'est à tort que le conseil de préfecture l'a validée, et il y a lieu de remettre les parties dans l'état où elles se trouvaient à la suite de l'arrêté passé en force de chose jugée, qui a ordonné l'expertise.

Vu : 1° la requête pour la ville d'Aix-les-Bains... tendant à ce qu'il plaise au Conseil — annuler un arrêté, du 13 mai 1887, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie a déclaré valable

une convention passée, le 27 juillet 1885, entre le maire d'Aix et la compagnie des travaux hydrauliques, concessionnaire du service des eaux dans ladite ville, en vue de mettre fin à un litige précédemment porté devant le conseil de préfecture et a homologué un nouveau cahier des charges de la concession ; 2° la requête pour la ville d'Aix-les-Bains... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, du 21 décembre 1888, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie a réglé les conditions d'un partage de bénéfices et d'une garantie d'intérêts stipulés par la convention précitée, du 27 juillet 1885, et a condamné la ville requérante à payer à la compagnie des travaux hydrauliques des indemnités s'élevant à 73.522 francs; — *Ce faisant, attendu* que, par un premier arrêté, du 13 mars 1885, le conseil de préfecture, avant de statuer sur diverses contestations dont il était saisi au sujet de l'exécution du traité passé entre la ville d'Aix-les-Bains et la compagnie des travaux hydrauliques, pour le service des eaux potables, a ordonné une expertise à l'effet de vérifier les travaux exécutés par la compagnie et la qualité des eaux captées par elle; que la convention intervenue entre la compagnie et le maire d'Aix-les-Bains, le 27 juillet 1885, dans le but de mettre fin au litige, est nulle comme constituant, non pas une transaction, mais un compromis en ce qu'elle charge les experts de régler eux-mêmes tous les points litigieux et notamment les conditions d'une garantie d'intérêts et d'un partage de bénéfices stipulés dans ladite convention; que, d'ailleurs, en admettant qu'il s'agisse d'une véritable transaction, elle serait également nulle parce qu'elle contient des clauses et conditions qui n'avaient pas été acceptées par le conseil municipal et que le maire a, par suite, commis un excès de pouvoir en transigeant sur ces bases; qu'enfin l'article 4 de la convention stipule expressément qu'elle devra être considérée comme non avenue dans le cas où elle ne serait pas exécutée par l'une des parties et que cette éventualité se trouve réalisée par le fait du refus de la ville d'Aix d'accepter les propositions des experts sur les points litigieux qu'ils avaient à régler; que, dans tous les cas, si on considère la convention du 27 juillet 1885 comme valable, les chiffres admis par le conseil de préfecture pour la garantie d'intérêts et le partage des bénéfices sont le résultat d'évaluations exagérées des travaux faits par la compagnie et des dépenses qu'elle a eues à supporter; qu'enfin la ville n'étant pas tenue de remettre le service des eaux à la compagnie avant que les travaux faits par elle et les eaux captées aient été l'objet d'une vérification

contradictoire et que la compagnie n'a pas mis la ville en demeure de faire cette vérification; qu'ainsi la ville n'a encouru aucune responsabilité à raison du retard dans l'exécution du traité et qu'elle ne doit, par suite, aucune indemnité à la compagnie concessionnaire; qu'au surplus les dommages-intérêts alloués sont hors de proportion avec le préjudice prétendu, et que, dans tous les cas, la ville ne peut être rendue pécuniairement responsable des imputations contenues dans une délibération du conseil municipal et à l'occasion desquelles elle a été condamnée au payement d'une indemnité de 1.000 francs;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 22 juillet 1889;

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre pour y statuer par une même décision;

Considérant que la compagnie des Travaux hydrauliques, régulièrement substituée à un sieur Mesure, est devenue concessionnaire du service des eaux potables dans la ville d'Aix-les-bains, aux clauses et conditions d'un traité du 21 août 1883 et d'un cahier des charges y annexé;

Considérant que le conseil de préfecture, saisi de difficultés relatives à l'exécution de ce contrat, a, par arrêté du 13 mars 1885, rejeté les demandes en nullité et en résiliation du traité formées par la ville d'Aix et sursis à statuer sur les autres contestations jusqu'à ce qu'il eût été procédé à une expertise à l'effet de vérifier les travaux exécutés par la compagnie et la qualité des eaux captées par elle;

Considérant qu'au cours de cette expertise, le maire, autorisé à transiger par le conseil municipal, a passé, le 27 juillet 1885, avec la compagnie, une convention aux termes de laquelle les experts désignés dans l'arrêté susdaté ont été chargés, sous certaines conditions, de régler tous les points litigieux; que, sur le refus de la ville d'accepter le règlement établi en exécution de cette convention, par le motif qu'elle constituait un compromis, le conseil de préfecture a rendu, le 13 mai 1887, un arrêté validant, comme transaction, la convention dont il s'agit et, avant de statuer sur des points où les experts lui ont paru être sortis des limites de leur mission, il a ordonné une expertise à la suite de laquelle est intervenu, le 21 décembre 1888, un arrêté définitif;

Mais considérant que, si la convention du 27 juillet 1885 prescrit la remise du service entier à la compagnie, conformément

aux articles 2 et 3 du cahier des charges primitif, elle ne résout aucune des difficultés soumises, à l'origine, au conseil de préfecture et relatives soit aux travaux et à la qualité des eaux, soit à l'exécution de diverses clauses du traité et aux dommages-intérêts réclamés par la compagnie; qu'elle stipule, au contraire, expressément qu'il est fait choix des deux experts pour *régler les points restant en litige;* qu'ainsi cette convention constitue, non pas une transaction mettant fin aux contestations pendantes entre les parties, mais un véritable compromis instituant un arbitrage pour le règlement définitif de toutes les questions litigieuses réservées par l'arrêté du 13 mars 1885; que ce compromis est, au regard de la ville, un acte entaché d'une nullité d'ordre public dont elle est fondée à se prévaloir, avant toute exécution, nonobstant l'approbation préfectorale;

Considérant que la compagnie n'établit pas que la ville ait exécuté aucune des nouvelles conditions à elle imposées par les arbitres en vertu du compromis dont s'agit; qu'il suit de là qu'il y a lieu, d'une part, d'annuler les deux arrêtés des 13 mai 1887 et 21 décembre 1888, et, d'autre part, de décider que, les parties étant remises dans l'état où l'arrêté du 13 mars 1885, passé en force de chose jugée, les a placées, cet arrêté sortira son plein et entier effet;

Considérant que, si les arbitres nommés par le compromis ont, au cours de leur mission, opéré quelques-unes des vérifications dont les premiers experts avaient été chargés, il résulte de l'instruction qu'ils n'ont jamais dressé le rapport ordonné par l'arrêté du 13 mars 1885, et que, dans ces circonstances, les parties doivent être renvoyées devant le conseil de préfecture pour y être procédé en conformité de cet arrêté et statué ensuite ce qu'il appartiendra;

En ce qui concerne les dommages-intérêts réclamés par la ville d'Aix :

Considérant que la compagnie, en réclamant l'exécution de la convention du 27 juillet 1885, n'a causé à la ville d'Aix aucun préjudice dont il lui soit dû réparation;

En ce qui concerne les frais des diverses opérations faites par les sieurs Lachat, Quarré et Turquois :

Considérant que les rapports et documents établis par ces hommes de l'art contiennent des renseignements utiles et de nature à faciliter la mission des experts; que, dès lors, il y a lieu de réserver ce chef pour y être statué en fin de cause;

Sur les dépens :

Considérant que, si la ville d'Aix est fondée à se prévaloir de la nullité du compromis du 27 juillet 1885, il y a lieu de tenir compte de la circonstance qu'elle a sollicité le consentement donné par la compagnie à cet acte; que, d'autre part, la ville succombe dans ses conclusions à fin de dommages-intérêts; que, dès lors, il convient de décider que les dépens seront compensés entre les parties... (Arrêtés annulés. La ville d'Aix-les-Bains et la compagnie des Travaux hydrauliques sont renvoyées devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra, après expertise, en exécution de l'arrêté du 13 mars 1885; expertise à laquelle il sera procédé dans la forme prescrite par la loi du 22 juillet 1889. Il sera statué en fin de cause sur les honoraires et frais exposés par les experts Lachat, Quarré et Turquois. Surplus des conclusions rejeté. Dépens compensés entre les parties.)

(N° 109)

[19 mai 1893]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Entrepreneur. — Responsabilité décennale. — Compétence du conseil de préfecture. — (Commune de Vesse-sur-Allier contre sieur Brun.)

La substitution d'ardoises d'une provenance autre que celle prévue au devis constitue un vice de construction susceptible de donner lieu à la garantie décennale prévue par les articles 1792 *et* 2270 *du Code civil. — Non résolu. — V. l'arrêt.*

Lorsque la commune a pris possession effective d'un édifice, dans l'espèce une maison d'école, et que les classes y ont été tenues, c'est à partir de cette prise de possession, et non à dater de la réception définitive, que court le délai de dix ans à l'expiration duquel l'entrepreneur est déchargé de toute responsabilité (*).

L'article 1304 *du Code civil, aux termes duquel la prescription décennale de l'action en nullité d'un contrat ne commence à courir qu'à partir de la découverte du dol ou de la fraude, n'est pas applicable à la substitution par un entrepreneur des matériaux d'une provenance autre que celle prévue au devis. —*

(*) Voy. 19 décembre 1891, ville de Draguignan, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 981.

Il dépend du maître de l'ouvrage de vérifier, avant la réception des travaux, la provenance des matériaux employés.

. . . . . .

CONSIDÉRANT que le délai de garantie fixé par les articles 1792 et 2270 du Code civil doit courir, non pas de la date du procès-verbal de réception définitive des travaux, mais du jour de la prise de possession par le propriétaire;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'école des filles de la commune de Vesse-sur-Allier a été achevée dans le courant de l'année 1879 et que la commune en a pris possession au mois de décembre 1879 et y a installé ses services; que ce n'est qu'à la date du 4 août 1890 que la commune a cité le sieur Brun devant le conseil de préfecture pour le faire condamner à refaire la couverture de la maison d'école en ardoises d'Angers; qu'ainsi cette demande a été formée plus de dix ans après la prise de possession et que, par suite, en admettant que la substitution d'ardoises d'une autre provenance aux ardoises prévues au devis constitue un vice de construction pouvant donner lieu à la garantie édictée par les articles précités du Code civil, cette demande a été avec raison rejetée comme tardive;

Considérant, d'autre part, que la commune soutenait à l'appui de sa réclamation qu'en substituant aux ardoises prévues des ardoises d'une autre provenance, le sieur Brun aurait commis un dol ou une fraude dont il serait responsable pendant trente ans; qu'il appartenait au conseil de préfecture de statuer sur ce moyen et que c'est à tort qu'il s'est déclaré incompétent;

Mais considérant qu'il dépendait de la commune de vérifier avant la réception des travaux la provenance des ardoises employées et qu'ainsi elle n'est pas fondée à se prévaloir des dispositions de l'article 1304 du Code civil, ni à soutenir que le dol ou la fraude ayant été découverts moins de dix ans avant le jour de sa réclamation, ladite réclamation était recevable... (Rejet.)

(N° 110)

[19 mai 1893]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Rues et places. — (Ville d'Alger contre sieur et dame Castagné.)

Travaux de voirie ayant eu pour effet de rassembler en un

seul point les eaux s'écoulant antérieurement en se divisant sur toute la surface d'une colline, et d'entraîner la destruction d'un immeuble situé en ce point. Indemnité accordée (*).

. . . . . .

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, que, par suite des travaux de voirie exécutés par la ville d'Alger, les eaux provenant des terrains supérieurs à la rue Dupuch, qui s'écoulaient antérieurement en se divisant sur toute la surface de la colline, ont été concentrées dans cette rue et n'ont, lors des pluies abondantes du mois de décembre 1882, trouvé d'écoulement que dans le ravin qui traverse la propriété du sieur Rousset; que l'afflux des eaux ainsi dirigées sur ce point unique a déterminé le glissement de terres rapportées sur le terrain Rousset contre le mur qui sépare ce terrain de la propriété des époux Castagné et provoqué ainsi l'effondrement de ce mur et des constructions qui y étaient appuyées; et que cet accident ne se serait pas produit si lesdites propriétés avaient reçu seulement les eaux qui y découlaient naturellement d'après la disposition primitive des lieux et pour l'écoulement desquelles des travaux appropriés avaient été faits; que le dommage causé à la propriété des époux Castagné se rattache donc directement à l'exécution de travaux publics par la ville d'Alger et que, dès lors, c'est à bon droit que cette dernière, sur l'action exercée contre elle par les propriétaires, a été condamnée par le conseil de préfecture à réparer le préjudice qu'ils ont subi;

En ce qui concerne le montant de l'indemnité allouée par le conseil de préfecture :

Considérant qu'il n'est justifié ni par la ville d'Alger, ni par les époux Castagné, que le conseil de préfecture ait fait une inexacte évaluation du dommage causé à ces derniers et que par suite il y a lieu de rejeter tant les conclusions du recours principal à fin de réduction de l'indemnité allouée, que celles du recours incident qui tendent à en faire élever le chiffre;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est à bon droit qu'ils ont été mis en totalité à la charge de la ville d'Alger qui n'avait fait aucune offre aux époux Castagné;

Sur les intérêts des intérêts :

(*) Rapp. 1er juillet 1887, Loiselot, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 541.

Considérant que le conseil de préfecture a alloué les intérêts à partir du 4 août 1887 des sommes dues par la ville; que les époux Castagné ont demandé les intérêts des intérêts le 10 juin 1891; qu'à cette date il leur était dû plus d'une année d'intérêts, qu'il y a donc lieu de faire droit à ladite demande... (Requête de la ville d'Alger rejetée. Intérêts des sommes dues par la ville aux époux Castagné capitalisés à partir du 10 juin 1891. Surplus des conclusions du recours incident rejeté. Dépens supportés par la ville, sauf ceux du recours incident qui resteront à la charge des époux Castagné.)

(N° 111)

[3 juin 1893]

Voirie (Grande). — Routes nationales. — Pose de fils électriques au-dessus de la voie sans autorisation. — Contravention. — Compétence. — (Sieurs Margueritat et Lebas.)

Le fait de poser sans autorisation des fils électriques au-dessus du sol d'une route nationale constitue une contravention de grande voirie, prévue et réprimée par le conseil de préfecture en vertu de l'arrêt du Conseil du roi du 27 février 1765. Condamnation à l'amende et aux frais du procès-verbal. Régularité (*).

Considérant qu'il résulte du procès-verbal en date du 1er décembre 1891 et qu'il n'est pas contesté que les sieurs Margueritat et Lebas ont fait établir sans aucune autorisation au-dessus de la route nationale n° 76, dans la traverse de Bourges, des fils destinés à l'éclairage électrique ; que ce fait constitue une contravention de grande voirie tombant sous l'application des lois et règlements susvisés, notamment de l'arrêt du Conseil du roi du 27 février 1765, qui interdit toutes choses saillantes le long des routes et qui prévoit, d'une part, la démolition desdits ouvrages et, d'autre part, une amende de 300 livres, laquelle peut, en vertu de la loi du 23 mars 1842, être réduite jusqu'à 16 francs ; qu'ainsi le conseil de préfecture du Cher était compétent, en vertu de la loi du 29 floréal an X, pour statuer sur le fait relevé

(*) Voy. 25 mars 1892. Parent, *Ann.* 1892, p. 401.

contre les sieurs Margueritat et Lebas et que c'est avec raison qu'il les a condamnés à 25 francs d'amende, à l'enlèvement des tables et ouvrages établis au-dessus de la route n° 76 et aux frais du procès-verbal... (Rejet).

(N° 112)

[9 juin 1893]

Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Permission de voirie. — Retrait. — Motif alléguant à tort l'intérêt de la vicinalité. — Détournement de pouvoir. — (Sieurs Thorrand et Cie.)

Est entaché d'excès de pouvoir l'arrêté par lequel le préfet retire l'autorisation qu'il avait précédemment accordée, de faire passer les eaux d'une source dans des canalisations posées sous un chemin de grande communication, bien qu'il soit fondé sur les intérêts de la circulation, si cette allégation n'a pour objet que de faire échec à une décision du Conseil d'État qui avait déjà annulé un précédent arrêté de retrait d'autorisation pour détournement de pouvoir, et d'écarter les apparences d'un nouveau détournement de pouvoir (*).

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision ;

Considérant que les sieurs Thorrand et Cie ont été autorisés par arrêté du préfet du Puy-de-Dôme en date du 14 mai 1887 à établir des tuyaux de canalisation sous le sol du chemin de grande communication n° 13, et que le préfet n'a délivré cette

(*) Voy. Laferrière, *Traité de la juridiction administrative*, t. II, p 525 et 527. — Les refus d'autorisation échappent en principe à tout recours contentieux parce qu'ils rentrent dans les pouvoirs arbitraires de l'administration. Les retraits d'autorisation portent au contraire atteinte à des droits qui, pour être précaires, n'en doivent pas moins être protégés. — C'est pourquoi le Conseil d'État, qui n'examine pas au fond les motifs des refus d'autorisation, recherche au contraire avec soin, les raisons du retrait et les censure, le cas échéant. Dans l'espèce, malgré l'exactitude et la légalité apparentes des motifs invoqués par le préfet à l'appui de son arrêté, le Conseil s'est reconnu le pouvoir de contrôler, au moyen des faits révélés par le dossier, et, en dehors de l'acte attaqué, les motifs inexacts destinés en réalité à masquer le détournement de pouvoir. — Rapp., sur ce dernier point, un récent arrêt du 17 janvier 1894, Pommerol contre Fleury.

autorisation de voirie qu'après avoir constaté, ainsi que le reconnaît expressément son arrêté, que la pose de ces conduites d'eau n'était pas de nature à gêner la circulation ni l'entretien de cette voie publique ;

Considérant que le préfet ayant, aux termes d'un arrêté du 5 août 1887, retiré cette autorisation, le Conseil d'État statuant au contentieux a annulé cet arrêté, par décision du 8 février 1889 (*Ann.* 1880, p. 152), fondé sur ce que le préfet avait usé des pouvoirs lui appartenant pour un objet autre que celui à raison duquel ils lui étaient conférés ;

Considérant que par l'arrêté attaqué le préfet a retiré une seconde fois l'autorisation dont s'agit en alléguant d'une manière générale, pour écarter les apparences d'un nouveau détournement de pouvoir, que l'exécution ou l'entretien des travaux autorisés pouvaient gêner la circulation, mais qu'une telle allégation n'est pas de nature, dans les circonstances où elle s'est produite, à changer le véritable caractère de cet arrêté et à en empêcher l'annulation... (Arrêté annulé.)

(N° 113)

[9 juin 1893]

Communes. — Chemins ruraux. — Délibération de la commission départementale portant reconnaissance d'un chemin rural rapportée par une délibération ultérieure. — Recours sans objet. — Non-lieu à statuer. — (Sieurs Bazin, père et fils.)

Considérant que la première requête des sieurs Ferdinand Bazin, père et fils, tendait à faire annuler une délibération de la commission départementale de la Manche, en date du 22 décembre 1890, qui, suivant les requérants, avait reconnu comme chemin public rural de la commune de Sourdeval-la-Barre le chemin dit de la Butte-Légeard ;

Considérant que la commission départementale ayant, par une seconde délibération, en date du 1er octobre 1891, déclaré interpréter sa précédente décision, en ce sens qu'elle n'avait eu pour effet que de déclarer d'utilité publique l'ouverture de ce chemin, les sieurs Ferdinand Bazin ont par une deuxième requête conclu à l'annulation pour excès de pouvoir de cette dernière délibération ;

Considérant qu'à la date du 31 janvier 1893, la commission départementale de la Manche a pris une dernière délibération dans laquelle elle déclare rapporter ses deux précédentes décisions ; que, dans ces circonstances, les requêtes des sieurs Ferdinand Bazin sont devenues sans objet... (Il n'y a lieu de statuer.)

(N° 114)

[9 juin 1893]

Communes. — Chemins ruraux. — Subventions spéciales. — Transports de bois. — (Sieur Thomas.)

Chemin rural n'étant pas en état de viabilité au 1er janvier : expert s'étant borné à évaluer la somme nécessaire à la réparation dudit chemin et à la répartir arbitrairement entre la commune, le requérant et d'autres industriels : décharge (*).

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le chemin rural reconnu de la commune de Boureilles, dit chemin de Rochamp, n'était pas en bon état de viabilité à l'époque où le requérant a commencé ses transports ; que, d'autre part, pour apprécier les dégradations causées à ce chemin par le sieur Thomas pendant les années 1888 et 1889 les experts se sont bornés à évaluer la somme nécessaire à la réparation dudit chemin et à diviser arbitrairement cette somme, entre le réquérant, d'autres industriels et la commune ; qu'en procédant ainsi, les experts n'ont pas suffisamment établi l'existence des dégradations extraordinaires qui proviendraient des transports effectués par le sieur Thomas ; que, dans ces circonstances, il y a lieu de lui accorder décharge de la subvention spéciale qui lui a été réclamée ;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que de ce qui précède qu'il résulte qu'il y a lieu de mettre les frais d'expertise en totalité à la charge de la commune de Boureilles ;

En ce qui touche les dépens :

Considérant que les recours en matière de subventions spéciales étant jugés sans frais il n'y a pas lieu d'allouer de dépens... (Arrêté annulé. Décharge de la subvention spéciale de 630 francs. Frais d'expertise à la charge de la commune de Boureilles.)

AFFAIRE ANALOGUE. — *Sieur Antoine.*

(*) Voy. 14 mai 1891, Lapoutge, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 366.

(N° 115)

[9 juin 1893]

Cours d'eau non navigables. — Usines. — Règlement. — (Sieur Delhoume.)

Arrêté préfectoral réglant une usine, rapporté par arrêté ultérieur. Recours sans objet. Non-lieu à statuer.

La lettre par laquelle le ministre de l'agriculture se borne à donner à un préfet des instructions pour la préparation d'un nouveau règlement d'usine n'est pas susceptible d'être déférée au Conseil d'État.

CONSIDÉRANT que les deux requêtes ci-dessus visées étant dirigées, la première contre un arrêté du préfet de la Haute-Vienne qui a réglementé la prise d'eau de l'usine du sieur Delhoume et la seconde contre la décision du Ministre de l'agriculture qui a statué sur le recours formé devant lui contre ledit arrêté, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision ;

Sur le pourvoi du sieur Delhoume tendant à l'annulation de l'arrêté du préfet du 8 mars 1889 :

Considérant que ledit arrêté a été rapporté par le préfet à la date du 16 mai 1891, conformément à la décision du Ministre de l'agriculture du 16 décembre 1889, et que dès lors le pourvoi du sieur Delhoume est devenu sans objet ;

Sur le pourvoi tendant à l'annulation de la décision du Ministre de l'agriculture du 16 décembre 1889 :

Considérant que le ministre, après avoir prescrit au préfet de la Haute-Vienne de rapporter son arrêté du 8 mars 1889, s'est borné à donner à ce fonctionnaire des instructions administratives pour la préparation d'un nouveau règlement et que cette partie de la dépêche du ministre, critiquée par le sieur Delhoume, n'est pas de nature à faire l'objet d'un pourvoi au Conseil d'État... (Il n'y a pas lieu à statuer sur la requête dirigée contre l'arrêté du préfet de la Haute-Vienne du 8 mars 1889. La requête du sieur Delhoume dirigée contre la décision du Ministre de l'agriculture du 16 décembre 1889 est rejeté.)

L'Éditeur-gérant : Vve DUNOD et P. VICQ.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

DÉCRETS

(N° 116)

[15 mars 1894]

Décret déclarant d'utilité publique les travaux d'amélioration du port de Calvi.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux prévus pour l'amélioration du port de Calvi, conformément aux dispositions générales du projet ci-dessus visé, du 24 février 1893.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la ville de Calvi, suivant les délibérations susvisées du conseil municipal, de contribuer aux dépenses jusqu'à concurrence d'une somme de 30.000 francs.

Art. 3. — La ville de Calvi est autorisée :

1° A emprunter, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, à un taux d'intérêt n'excédant pas 4f,10 p. 100, soit directement auprès de la Caisse des dépôts et consignations, de la Caisse nationale de retraite pour la vieillesse ou Crédit foncier de France, aux conditions de ces établissements, une somme de 30.000 francs, remboursable en quarante ans et destinée au payement de sa part contributive dans l'entreprise projetée;

2° A s'imposer extraordinairement, pendant quarante ans à partir de 1894, 28 centimes additionnels au principal de ses quatre contributions directes, devant produire en totalité une somme de 64.000 francs environ pour rembourser l'emprunt en capital et intérêts.

Art. 4. — Le surplus de la dépense, soit 120.000 francs, sera imputé sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section

du budget du département des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

. . . . . .

(N° 117)

[28 mars 1894]

Décret déclarant d'utilité publique le raccordement des deux gares de la rive gauche de la Seine à Rouen.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer raccordant les deux gares de la rive gauche de la Seine à Rouen, suivant le tracé dit *en viaduc*.

En conséquence, la concession des raccordements de Rouen, faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest par la convention du 17 juillet 1883, approuvé par la loi du 20 novembre 1883, est déclarée définitive dans les conditions prévues par cette convention.

Art. 2. — La déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans à dater du présent décret.

. . . . . .

(N° 118)

[28 mars 1894]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Vendée, d'une ligne de tramway entre Challans et Fromentine.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans le département de la Vendée, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises, entre Challans et Fromentine.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans un délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Vendée est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée le 9 octobre 1893 entre le préfet de la Vendée, agissant au nom du département, et MM. Aubert et Bley pour la construction du tramway de Challans à Fromentine, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Lesdites convention et cahier des charges, ainsi que le plan d'ensemble ci-dessus visé, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 36 et 39 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement est fixé à 38.000 francs par kilomètre, sans que la longueur à à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder $24^{km},727^{m},50$.

Le maximum de la charge annuelle pouvant résulter pour le Trésor, des dispositions qui précèdent est fixé à 760 francs par kilomètre, sans pouvoir dépasser $18.792^{f},90$ pour la ligne entière.

. . . . . .

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. Louis Liégey, préfet du département de la Vendée, agissant au nom dudit département, en vertu :

1° Des lois des 10 août 1871 et 11 juin 1880 et du règlement d'administration publique du 20 mars 1882 ;

2° Des délibérations du conseil général et de la commission départementale,

en date des 27 août 1890, 26 février, 7 avril et 25 août 1891, 22, 25, 27 août 1892, 12 avril et 25 août 1893,

D'une part ;

Et MM. Aubert (Pierre-Félix), entrepreneur de travaux publics, demeurant à Paris,

Bley (Raymond-Louis), entrepreneur de travaux publics, demeurant à Luçon.

Lesquels font élection de domicile à la Roche-sur-Yon,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Vendée, au nom du département, concède à MM. Aubert et Bley, qui acceptent solidairement, la construction et l'exploitation d'un tramway à vapeur, à voie de 1 mètre, allant de Challans à Fromentine.

Art. 2. — MM. Aubert et Bley s'engagent à fournir, de leurs propres deniers, le matériel roulant, dont l'effectif comprendra 3 locomotives, 7 voitures mixtes de 1re et 2e classe, 2 fourgons à bagages avec freins, 10 wagons à marchandises découverts avec freins et 10 wagons à marchandises couverts avec freins. Le prix de ce matériel est fixé à la somme totale de 234.900 francs. Ledit matériel deviendrait la propriété du département sans le payement d'aucune indemnité, dans le cas où les concessionnaires tomberaient en déchéance.

Le département servira aux concessionnaires, à partir de l'ouverture à l'exploitation et pendant la durée de la concession, 4 p. 100 par an, représentant l'intérêt de cette somme, sans amortissement.

A l'expiration de la concession, la valeur de ce matériel roulant, fixée à dires d'experts, sera remboursé aux concessionnaires par le département.

Si, au cours de la concession, le développement du trafic exige une augmentation du matériel roulant, les concessionnaires seront tenus de le fournir à leurs frais. Dans ce cas, l'intérêt du prix de ce matériel supplémentaire, dont la composition serait déterminée par le conseil général, leur serait aussi servi par le département au taux de 4 p. 100 jusqu'à l'expiration de la concession.

Art. 3. — Toutes les dépenses d'établissement autres que celles du matériel roulant spécifiées à l'article 2 précédent seront remboursées aux concessionnaires, par le département au fur et à mesure de la construction de la ligne, sans toutefois, pouvoir dépasser le maximum de 704.734 francs.

L'économie qui sera réalisée sur cette dépense maxima sera partagée par moitié entre le département et les concessionnaires.

La partie du sol des voies publiques qui sera occupée, pour l'établissement du tramway, sera livrée gratuitement aux concessionnaires.

Art. 4. — Une amende de 50 francs par jour de retard sera due au département par les concessionnaires, si, dans le délai d'une année à partir de la date de la déclaration d'utilité publique, ils n'ont pas terminé les travaux et mis le tramway en état d'exploitation.

Cette pénalité ne sera applicable qu'au cas où il sera démontré que le retard provient du fait des concessionnaires.

Art. 5. — Le remboursement des dépenses d'établissement prévues à l'article 3 aura lieu mensuellement. A cet effet, les concessionnaires remettront, à

la fin de chaque mois, au service du contrôle, avec les pièces justificatives, leurs comptes mensuels comprenant, savoir :

1° Toutes les sommes que les concessionnaires auront dépensées dans un but d'utilité, pour les études, la construction et la mise en état d'exploitation du tramway et de ses dépendances ;

2° Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements, depuis la mise en exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante ; les deux autres cinquièmes restent à la charge des concessionnaires ;

3° Les sommes portées en compte pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux ne pourront excéder 15 p. 100 du montant des sommes portées en compte, en exécution des paragraphes précédents.

L'ensemble des dépenses remboursables ne pourra dépasser la somme maxima de 704.734 francs, conformément aux stipulations de l'article 3.

Le compte des dépenses de premier établissement sera clos le 31 décembre de l'année qui suivra l'ouverture de l'exploitation.

Art. 6. — L'exploitation sera faite aux risques et périls des concessionnaires quelles que soient les recettes.

Les frais kilométriques d'exploitation portés en compte chaque année ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de la formule :

$$F = 1200 + \frac{2R}{3},$$

dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits.

Quand les dépenses réellement faites et dûment justifiées, comprenant les frais généraux et les frais d'administration, n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées, à titre de prime d'économie, de moitié de l'écart entre ce maximum et le montant des dépenses réelles.

Quant les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée aux concessionnaires, conformément au paragraphe ci-dessus, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, les insuffisances par rapport à cette somme seront à la charge des concessionnaires jusqu'au moment où elles pourront leur être remboursées comme il est dit ci-après :

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, y compris la prime, l'excédent sera d'abord appliqué à couvrir les insuffisances des exercices précédents, sans intérêts. Le surplus sera versé annuellement au département pour venir en déduction des charges du capital de premier établissement.

Toutefois, si ce surplus représentait plus de 4 p. 100 du montant des dépenses de premier établissement, l'excédent serait partagé par moitié entre le département et les concessionnaires.

Art. 7. — Le compte d'établissement pourra être augmenté des dépenses qui seraient faites postérieurement à la réception de la ligne, pour travaux complémentaires, sans que les sommes ainsi ajoutées puissent excéder 5.000 francs par kilomètre.

Les capitaux nécessaires seront fournis par les concessionnaires qui seront autorisés à prélever sur les recettes nettes, avant le versement au département

des excédents dus conformément aux deux derniers paragraphes de l'article 6 ci-dessus, l'intérêt à 4 p. 100 des dépenses ainsi faites et l'amortissement dans le temps restant à courir sur la concession de celles de ces dépenses qui ne devraient pas donner lieu, en fin de concession, aux remboursements prévus par l'article 17 du cahier des charges.

Art. 8. — Les concessionnaires seront autorisés à porter en compte dans les dépenses d'exploitation les sommes qu'ils jugeraient utiles de prélever sur les recettes pour constituer un fonds de réserve pour le renouvellement de la voie et du matériel fixe et roulant, sans que le prélèvement ainsi fait puisse excéder 300 francs par kilomètre et par an, ou porter le montant total du fonds de réserve à plus de 3.000 francs par kilomètre.

Le fonds ainsi constitué sera déposé dans une caisse agréée par le département; les revenus en seront touchés par les concessionnaires.

Ce fonds sera la propriété des concessionnaires et leur reviendra en fin de concession, sauf les prélèvements qui auraient pu y être faits en exécution du paragraphe 3 de l'article 17 du cahier des charges.

Art. 9. — Le département touchera les subventions qui seront versées par l'État, en exécution de la loi du 11 juin 1880, et demeurera chargé envers l'État des obligations résultant des articles 15 et 39 de la même loi.

Art. 10. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles les concessionnaires déclarent s'engager. Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges-type, annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 7, 11, 12, 15, 17, 20, 23, 32 et 38.

Art. 11. — Avant l'ouverture du tramway à l'exploitation, les concessionnaires devront constituer une société anonyme. La société qui sera ainsi formée se substituera aux concessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux, envers le département, de tous les engagements qu'ils auraient contractés avec ce dernier. Cette substitution devra être approuvée par décret en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 12. — Les concessionnaires s'engagent à n'employer que du personnel français et du matériel, quel qu'il soit, de provenance française.

Art. 13. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention par le département des subventions de l'État, au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880.

Art. 14. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges y annexé, calculés suivant les articles 24 et 39 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par les concessionnaires.

Fait double, à la Roche-sur-Yon, le 9 octobre 1893.

CAHIER DES CHARGES (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 119)

[9 juin 1893]

Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Ministre des Travaux publics contre sieurs Danchaud père et fils et Rolland.)

Article 32. — Lorsqu'il y a lieu à l'application de l'article 32 des clauses et conditions générales, à raison de l'augmentation de plus d'un tiers du cube prévu pour les déblais de roc et de la diminution de plus d'un tiers du cube prévu pour les déblais de terre, l'indemnité allouée ne peut pas comprendre, en sus du préjudice éprouvé, des dommages-intérêts (I).

Malfaçons. — Réfection à la charge de l'entrepreneur de joints faits en mauvaise saison et dégradés (V).

Modifications en cours d'exécution sur l'ordre des ingénieurs, du profil des tranchées, alors que le travail était presque achevé : plus-value accordée. Régularité (II).

Ponts de service pour relier les tronçons des voies de communications coupées : frais à la charge de l'entreprise (VIII).

Ordre écrit : substitution de la pierre de taille aux moellons piqués prévus (IV) ; — choix des rochers les plus durs pour maçonnerie, ayant nécessité un débitage onéreux (IX) ; — pas d'ordre des ingénieurs. Rejet.

Sujétions. — Mise en dépôt de déblais destinés à être employés en ballast : travail prévu : pas de sujétion nouvelle (III). — Voy. aussi ordre écrit.

Travail compris dans un autre. — Le prix du parement vu comprend le rejointoiement (X). — Le prix prévu pour les fouilles des ouvrages d'art comprend le boisage des parois de la fouille (VI), mais ne comprend pas le blindage des fouilles

effectuées dans les déblais déposés par l'administration sur l'emplacement des ouvrages d'art : indemnité allouée (VII).

I. Sur les conclusions *du Ministre des travaux publics tendant à la suppression de l'indemnité de* 197.413f,21 *allouée par le conseil de préfecture pour diminution de plus d'un tiers du cube prévu des déblais de roc, et sur les conclusions du recours incident tendant à faire porter le chiffre de ladite indemnité à* 417.265f,30 (*chap. nos* 1 *et* 2 *de la* 1re *catégorie*) :

Considérant que par sa décision ci-dessus visée en date du 20 mai 1892 (*Ann.* 1893, p. 592), le Conseil d'État statuant au contentieux a jugé que les sieurs Danchaud et Rolland avaient droit à indemnité par application de l'article 32 des clauses et conditions générales pour le préjudice qui serait résulté pour eux de la diminution de plus d'un tiers du cube prévu des déblais de terre et de l'augmentation de plus d'un tiers du cube prévu des déblais de roc ;

Considérant qu'il résulte du rapport des experts que le cube des déblais de terre prévu au devis estimatif a été diminué de plus d'un tiers, soit de 145.112m3,10 sur lesquels les entrepreneurs auraient réalisé un bénéfice de 31.054 francs et que le cube prévu des déblais de roc a été augmenté de plus d'un tiers, soit 186.433m3,55 sur lesquels ils ont fait une perte de 169.654f,53 ; que le total de ces deux sommes calculées en tenant compte de la différence entre les prix de revient et les prix du marché diminués du rabais d'adjudication, représente tout le préjudice que leur ont causé les modifications apportées dans les prévisions du projet ; qu'il y a lieu par suite de rejeter les conclusions du Ministre des travaux publics et, réformant l'arrêté attaqué, de porter au chiffre de 200.708f,53 le montant des indemnités accordées aux sieurs Danchaud et Rolland, mais que ces derniers n'ont droit à aucune autre allocation, les indemnités allouées par application de l'article 32 des clauses et conditions générales devant être, d'après cet article, exclusivement basées sur le préjudice éprouvé ;

II. *Sur les conclusions du Ministre des travaux publics tendant au retranchement de l'indemnité de* 21.012f,13 *allouée aux sieurs Danchaud et Rolland pour recoupe des talus de diverses tranchées* (*chef n° 4 de la* 1re *catégorie*) :

Considérant que le ministre ne justifie pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des faits de la cause en décidant, conformément à l'avis unanime des experts, qu'en ce qui concerne différents points des tranchées, l'ordre de

modifier les profils types en adoucissant la pente prévue pour les talus a été communiqué aux entrepreneurs alors que les tranchées étaient presque totalement achevées suivant les profils types, c'est-à-dire tardivement et en dehors des conditions dans lesquelles pouvaient s'appliquer la disposition du dernier paragraphe de l'article 27 du cahier des charges ; que l'exécution de cet ordre a nécessité de véritables recoupes desdites tranchées et que par suite les entrepreneurs étaient fondés à réclamer, en sus du prix fixé au bordereau pour les déblais, une plus-value à raison des difficultés particulières que ce travail a présentées ;

III. *Sur les conclusions du ministre en ce qui concerne l'indemnité allouée aux entrepreneurs pour les déblais de la tranchée de Chantemule, propres à faire du ballast et mis en dépôt dans la tranchée des Chapelats (chef n° 5 de la 1re catégorie) :*

Considérant que l'article 63 du cahier des charges dispose que les déblais susceptibles d'être employés en ballast seront mis en dépôt dans les emplacements désignés par l'administration, et qu'il ne sera rien alloué aux entrepreneurs pour cette sujétion dont il est tenu compte dans le prix des travaux ;

Considérant qu'il n'est pas justifié que le dépôt dans la tranchée des Chapelats des déblais propres à faire du ballast et provenant de la tranchée de Chantemule ait présenté des difficultés excédant celles qui, d'après la commune intention des parties contractantes, ne pouvaient faire l'objet d'une demande de supplément de prix, par application de l'article 63 précité ; que, dès lors, le ministre est fondé à demander la suppression de l'indemnité de 4.000 francs allouée de ce chef aux sieurs Danchaud et Rolland ;

IV. *Sur les conclusions du ministre des travaux publics en ce qui concerne les bandeaux, cordons et chaînes d'angle du viaduc de la Vernette (chef n° 1 de la 2e catégorie) :*

Considérant que, d'après les dispositions de l'article 11 du cahier des charges, les maçonneries de ces ouvrages devaient être en moellons piqués, et qu'il n'est justifié d'aucun ordre des ingénieurs ayant prescrit la substitution de pierre de taille aux moellons piqués ; que, dans ces circonstances, les entrepreneurs n'ont droit qu'aux prix de la maçonnerie en moellons piqués, et que c'est à tort que le conseil de préfecture leur a alloué, en sus du prix de cette maçonnerie, la somme de 15.140f,42 ;

V. *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression des indemnités de* 3.285f,75, 878f,65 *et* 180f,13, *allouées pour la réfection des joints dégradés par la gelée, chef n°* 3, *paragraphe* 8, *de*

la 2e catégorie ; chef n° 4, paragraphe 20 de la 2e catégorie et chef n° 3, paragraphe 4, de la 3e catégorie :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, contrairement aux allégations des sieurs Danchaud et Rolland, les joints conformes aux prescriptions du devis, exécutés en bonne saison, pouvaient résister à la rigueur du climat de la région pendant l'hiver ; que les entrepreneurs ne justifient d'aucun ordre leur ayant imposé l'obligation d'exécuter les jointoiements dans l'arrière-saison, et qu'il leur incombait d'ailleurs, aux termes de l'article 63, paragraphe 5, de leur cahier des charges de prendre les précautions convenables pour protéger les maçonneries pendant l'hiver et les mettre à l'abri des gelées ; que, dans ces circonstances, le ministre est fondé à soutenir que, conformément aux stipulations expresses du paragraphe 6 du même article, la réfection des joints dégradés par la gelée devait être faite aux frais des sieurs Danchaud et Rolland, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné l'État à leur payer le prix de ce travail ;

VI. *Sur les conclusions du ministre des travaux publics en ce qui concerne les fouilles d'ouvrages d'art, 3e chef de la 1re catégorie et chef n° 4, paragraphe 3, de la 2e catégorie :*

Considérant que, d'après l'article 55 du cahier des charges, les prix spéciaux portés au bordereau pour les fouilles des ouvrages d'art comprennent le boisage des parois ; qu'il n'est pas établi que ces fouilles aient été exécutées dans des conditions différentes de celles du projet en vue desquelles avaient été établis les prix du bordereau ; que, dès lors, le ministre est fondé à demander la suppression des indemnités de 5.483f,82 et de 1.284f,35 allouées par le conseil de préfecture pour difficultés imprévues dans l'exécution et notamment le boisage des fouilles d'ouvrages d'art ;

VII. *En ce qui concerne le blindage des fouilles pratiquées dans la masse des déblais mis en dépôt sur l'emplacement des ouvrages d'art (chef n° 3 de la 2e catégorie) :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les entrepreneurs ont dû, afin de déblayer l'emplacement des ouvrages d'art, ouvrir des cunettes dans une masse de déblais mis en dépôt par l'administration dans les tranchées en boisant solidement les parois de ces fouilles et que ce travail imprévu a présenté des difficultés à raison desquelles une indemnité de 600 francs a été à bon droit allouée aux entrepreneurs en sus du prix ordinaire des déblais ;

VIII. *En ce qui concerne les ponts de service (chef n° 3, paragraphe 5, de la 2e catégorie) :*

Considérant que les ponts provisoires qui devaient nécessairement être construits pour relier les tronçons des voies de communication coupées par les tranchées avant l'établissement des passages supérieurs étaient à la charge de l'entreprise par application de l'article 63 du cahier des charges ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné l'État à rembourser aux sieurs Danchaud et Rolland la somme de 849f,66, montant des frais de construction de ces ponts ;

IX. *Sur les conclusions du ministre des travaux publics tendant au retranchement de la plus-value de 200f,91 et de celle de 700 francs allouées pour débitage de gros blocs de rocher dur (chef n° 4, § 16, de la 2e catégorie) :*

Considérant que les entrepreneurs n'ont justifié d'aucun ordre ayant imposé l'obligation de choisir parmi les matériaux propres à fournir les moellons et provenant des déblais les blocs de rocher les plus onéreux à débiter à raison de leur volume ou de leur dureté exceptionnelle ; que, dès lors, le ministre est fondé à soutenir que les sieurs Danchaud et Rolland n'ont droit qu'aux prix de la maçonnerie ordinaire, lequel comprend la fourniture et la façon des moellons provenant des déblais, et que c'est à tort que le conseil de préfecture leur a accordé un prix supplémentaire pour débitage de gros blocs de rocher ;

X. *En ce qui concerne les plus-values de 2.584f,84 et de 179f,40 allouées par le conseil de préfecture pour le rejointoiement des parements des piédroits et de la calotte des souterrains (chef n° 3, §§ 2 et 3, de la 3e catégorie) :*

Considérant que le prix n° 22 du bordereau qui s'applique au mètre carré de parement vu de moellons têtués et qui a été payé aux entrepreneurs, comprend, d'après son libellé même, le rejointoiement ; que la façon de ce travail est définie par l'article 43 du cahier des charges, et qu'il n'a été produit aucun ordre écrit ayant imposé aux sieurs Danchaud et Rolland l'obligation d'exécuter le rejointoiement dans des conditions différentes de celles qui sont prévues par ledit article ; que, dans ces circonstances, et par application de l'article 10 des clauses et conditions générales, il y a lieu de décider, réformant l'arrêté attaqué, que l'État ne doit aucune plus-value aux entrepreneurs pour ce travail ;

XI. *Sur les intérêts des intérêts :*

Considérant que les intérêts ont été alloués par le conseil de

préfecture à partir du 1er février 1885 et les intérêts des intérêts à partir du 13 décembre 1888; que les entrepreneurs ont demandé la capitalisation nouvelle des intérêts devant le Conseil d'État le 25 mai 1891 et le 22 août 1892; qu'à chacune de ces deux dates il leur était dû plus d'une année d'intérêts; qu'il y a donc lieu de faire droit à ces demandes;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que dans les circonstances de l'affaire les frais d'expertise doivent être mis pour un quart à la charge des entrepreneurs et pour le surplus à la charge de l'État... (L'indemnité allouée par le conseil de préfecture sous les chefs 1 et 2 de la 1re catégorie est portée à 200.708f,53. Sont supprimées les indemnités allouées par le conseil de préfecture sous les chefs 5 de la 1re catégorie, 1 de la 2e catégorie, 3, § 8 et 4, § 20, de la 2e catégorie, 3, § 4, de la 3e catégorie, 3 de la 2e catégorie, 4, § 3, 3, § 5, 4, § 16, de la 2e catégorie, 4, § 6, de la 3e catégorie, 3, §§ 2 et 3, de la 3e catégorie, et s'élevant respectivement à 4.000 francs, 16.140f,42, 3.285f,75, 878f,65, 180f,13, 5.483f,82, 1.284f,35, 849f,66, 200f,91, 700 francs et 2.764f,21. En conséquence, la somme de 280.123f,22, mise à la charge de l'État par l'arrêté du conseil de préfecture du 20 septembre 1891, est réduite à 247.650f,64. Les frais d'expertise seront supportés pour un quart par les entrepreneurs et pour le surplus par l'État. Intérêts capitalisés à partir du 25 mai 1891 et 22 août 1892. Surplus des conclusions du ministre et de celles du recours incident rejeté. Dépens partagés par moitié.)

(N° 120)

[9 juin 1893]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Ouverture de rue. — (Sieur Légal.)

Déblais supplémentaires : cube exactement apprécié (I).

Travail non compris dans un autre : le prix du pavage ne comprend pas dans l'espèce l'enlèvement des anciens pavés (II).

Retard dans la durée d'exécution des travaux : indemnité refusée ; le retard provient de l'exercice du droit que le cahier des charges donnait à la ville de suspendre en totalité ou en partie le travail (II).

En ce qui concerne les déblais supplémentaires *dont l'exécution a été la conséquence des modifications apportées au projet de nivellement de la rue Jules-Cazot ;*

Sur les conclusions du sieur Légal tendant à faire porter à 11.068f,60 l'indemnité de 6.318f,06 alloués par le conseil de préfecture et sur celles de la ville d'Alais tendant à faire réduire ladite indemnité à 4.257f,50 :

Considérant que ni le sieur Légal ni la ville d'Alais ne justifient que le tiers expert ait fait une inexacte évaluation du cube des déblais qui doivent être comptés à l'entrepreneur à titre de déblais supplémentaires non plus que des prix auxquels ces déblais doivent lui être payés ; que, dès lors, il y a lieu de maintenir la disposition de l'arrêté attaqué qui a adopté sur ces points les conclusions du rapport de cet expert ;

II. En ce qui concerne l'enlèvement des vieux pavés :

a. Sur les conclusions du sieur Légal et sur celles du recours incident de la ville d'Alais :

Considérant que par un marché passé le 20 octobre 1884 entre la ville et le sieur Légal, ce dernier s'est chargé, moyennant l'allocation des prix inscrits dans un devis spécial auquel se référait ladite convention, des travaux de raccordement de la rue Jules-Cazot avec les rues adjacentes et qu'il n'est pas établi que les prix fixés pour le pavage en moellons de Méjéannes et en pavés têtués dussent, dans la commune intention des parties contractantes, rémunérer les frais d'enlèvement des anciens pavés ; que, dès lors, le sieur Légal est fondé à réclamer un prix spécial pour ce travail et qu'il y a lieu, réformant l'arrêté attaqué qui lui a tenu compte seulement de l'enlèvement des vieux pavés remplacés par des pavés en moellons de Méjéannes, de lui allouer en outre la somme de 577f,11 représentant, d'après l'expertise, le prix de l'enlèvement des anciens pavés remplacés par des pavés étêtés ;

b. Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à l'allocation d'une indemnité de 1.000 francs pour le retard apporté par la ville tant à l'exécution qu'au règlement des travaux et sur les intérêts :

Considérant, d'une part, que si la durée des travaux était fixée à quatre mois par l'article 2 du cahier des charges, l'article 3 donnait à la ville le droit de suspendre en totalité ou en partie les démolitions pour des causes et pendant une durée dont elle devait être seule juge, sans être tenue à aucune indemnité, et qu'il n'est pas contesté que l'exercice de cette faculté a été la

seule cause de prolongation de la durée de l'entreprise résultant du fait de la ville ; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation de l'entrepreneur de ce chef ;

Considérant, d'autre part, que, d'après l'article 1153 du Code civil, dans les obligations qui se bornent au payement d'une certaine somme, les dommages-intérêts résultant du retard dans l'exécution ne consistent jamais que dans la condamnation aux intérêts fixés par la loi ; que, dès lors, le sieur Légal a droit seulement aux intérêts de la somme qui lui restait due par la ville au jour où il en a fait la demande, c'est-à-dire le 4 novembre 1885, à partir de cette date et jusqu'au jour du payement ;

III. *Sur les intérêts des intérêts :*

Considérant que le sieur Légal a demandé les intérêts des intérêts des sommes lui restant dues par la commune aux dates des 27 juin 1889 et 25 juillet 1892 ; que ces demandes doivent être accueillies par application de l'article 1154 du Code civil ; qu'il y a lieu, au contraire, de rejeter la demande d'intérêts des intérêts présentée le 29 août 1889 ; qu'en effet, à cette dernière date, les intérêts n'étaient pas dus au sieur Légal depuis plus d'une année à partir de la dernière capitalisation d'intérêts ordonnée par la présente décision ;

IV. *En ce qui concerne les frais d'expertise :*

Considérant que le sieur Légal a obtenu l'allocation d'indemnités sur tous les chefs soumis par le conseil de préfecture à l'examen des experts ; que, dès lors, la totalité des frais d'expertise doit être laissée à la charge de la ville d'Alais... (Indemnité portée de 223f,80 à 800f,90, avec intérêts au profit du sieur Légal à partir du 4 novembre 1885 jusqu'au jour du payement. Intérêts capitalisés à partir des 27 juin 1889 et 25 juillet 1892. Frais d'expertise et dépens à la charge de la ville.)

(N° 121)

[9 juin 1893]

Travaux publics. — Dommages. — Canal d'irrigation. — (Séquestre du canal de la plaine de Beaucaire.)

Infiltrations d'eaux salées dans des terrains voisins d'un canal d'irrigation, et ayant eu pour effet de déprécier la valeur agricole desdits terrains ; indemnité due, encore bien que ces

dommages auraient pu être évités, au moyen de lavages ; il n'a été fait aucune offre pour éviter le dommage.

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise à laquelle il a été procédé, que la propriété de la dame de Trinquelagues a subi pendant la campagne agricole 1885-1886 des dommages résultant des efflorescences salines occasionnées par les infiltrations des eaux du canal d'irrigation de la plaine de Beaucaire et que le montant de ces dommages a été exactement fixé par le conseil de préfecture à 803f,35 ;

Considérant que, si le syndicat soutient que le dommage dont a souffert ladite propriété aurait pu être évité par l'effet de travaux destinés à faire descendre le sel dans le sous-sol, il résulte de l'instruction qu'il n'a été fait à la dame de Trinquelagues avant la fin de l'année sur laquelle porte la décision du conseil de préfecture aucune offre relative à l'exécution de ces travaux ; que, dans ces circonstances, le syndicat n'est pas fondé à soutenir qu'il ne doit pas, pour ladite année, la réparation du préjudice effectivement subi par la propriété de la dame de Trinquelagues ;

Sur les intérêts : . . . . . .

... (Demandés pour la première fois devant le Conseil d'État le 25 avril 1892) ;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que la dame de Trinquelagues les a demandés à la même date du 25 avril 1892 ; que, dès lors, et par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de les allouer ;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que dans les circonstances de l'affaire les frais d'expertise doivent être laissés à la charge du séquestre du canal d'irrigation de la plaine de Beaucaire... (Rejet. Intérêts alloués à partir du 25 avril 1892. Demande d'intérêts des intérêts rejetée. Sieur Salles condamné aux dépens.)

(N° 122)

[16 juin 1893]

Procédure. — *Conseil d'État.* — (Consorts Lemaire et autres.)

Non-lieu à statuer. — *Chose jugée.* — *Lorsqu'un arrêt de Cour*

d'appel, passé en force de chose jugée, a statué sur un litige en prenant pour base de sa décision un arrêté d'interprétation du conseil de préfecture, rendu sur renvoi de cette Cour, le recours contre l'arrêté d'interprétation n'est plus recevable. — (*Lemaire*, 1re *esp.*) (*).

— *Cette exception peut être opposée d'office.* — (*Lemaire*, 1re *esp.*) (**).

Arrêté attaqué non produit (*Anticipation sur un chemin vicinal*). *Non-recevabilité* (*Négrani*, 2e *esp.*).

1re ESPÈCE. — (*Consorts Lemaire contre Société de Desséchement de la vallée de la Haute-Deule.*)

CONSIDÉRANT que le pourvoi tend à l'annulation de l'arrêté du 20 décembre 1888 par lequel le conseil de préfecture du département du Nord, sur le renvoi prononcé par la Cour d'appel de Douai, a déterminé le sens et la portée d'un précédent arrêté, du 7 avril 1875, intervenu entre les consorts Lemaire et la Société de Desséchement de la Vallée de la Haute-Deule ;

Considérant que, par arrêté du 14 mars 1889, passé en force de chose jugée, la Cour de Douai, se conformant à l'interprétation donnée par l'arrêté attaqué, a confirmé le jugement du tribunal de Lille, qui lui était déféré ; que, dans ces circonstances, il n'y a plus lieu, pour les consorts Lemaire, de discuter le sens et la portée de l'arrêté du conseil de préfecture du 7 avril 1875... (Rejet avec dépens.)

(*-**) La Cour de Douai a statué au fond avant que les délais de recours contre l'arrêté interprétatif soient expirés; en cela, elle paraît avoir eu tort (Dalloz, Rép, Question préjudicielle, n° 213, et Conseil d'État, Régie des Domaines contre Alziari, 10 avril 1818; Collect. Roche et Lebon, à sa date, t. II, p. 335 et le renvoi) ; mais sa décision ayant acquis l'autorité de la chose jugée, le recours au Conseil d'État contre cet arrêté interprétatif n'était plus recevable, faute d'intérêt, puisqu'il ne pouvait amener aucun résultat (Laferrière, *Traité de la juridiction contentieuse*, t. I, p. 458). Mais cette fin de non-recevoir est-elle opposable d'office ? Le Conseil d'État résout cette question affirmativement (Voy. Laferrière, *loc. cit.*). La Cour de cassation n'admet pas, au contraire, que l'exception de chose jugée puisse être proposée devant elle pour la première fois (Voron, 4 février 1889, Sirey, 1890, t. I, p. 21 ; *le Progrès national*, 4 août 1891, Sirey, 1893, t. I, p. 10 et le renvoi), ni être relevé d'office (Aubry et Rau, 3e édit., t. VIII, p. 403, note 122.)

Le Conseil d'État a déjà jugé d'une manière analogue que les recours contre des décisions déclaratives d'utilité publique n'étaient plus recevables après le jugement d'expropriation (Commune de Chapois, 29 juillet 1892, p. 664; Soudiguères, 14 décembre 1888, *Arr. du C. d'Et.*, p. 974 et les renvois.)

2e ESPÈCE. — (*Sieur et dame Négroni.*)

CONSIDÉRANT que le sieur et la dame Négroni ne produisent pas la décision dont ils poursuivent l'annulation ; que, dès lors, et par application de l'article 1er du décret du 22 juillet 1806 susvisé, leur pourvoi doit être déclaré non recevable... (Rejet.)

(N° 123)

[16 juin 1893]

Travaux publics. — Chemin de fer d'Eygurande à Montluçon. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Boutaud.)

Article 32. — Diminution de plus d'un tiers : question de savoir si les travaux distraits de l'entreprise étaient compris dans l'adjudication. Renvoi à l'expertise (XX).

Accélération extracontractuelle : ordre de service non exécuté ; pas de dommage (XXI).

Ballast : pierre provenant de tranchées éloignées du lieu des travaux. Non-lieu à l'allocation d'un prix supplémentaire : suivant le devis, le ballast devait provenir des déblais rocheux des tranchées et le cube de rocher extrait dans chacune des tranchées a excédé de beaucoup le cube nécessaire pour assurer la fourniture du ballast de la région correspondante (VI).

Difficultés prétendues imprévues dans le cassage du ballast : Rejet : l'entrepreneur a sous-traité pour la fourniture du ballast à un prix inférieur au prix de l'adjudication (VII).

Déblais. — Clause forfaitaire. — Article 98 du devis. — En présence de la clause forfaitaire du devis portant qu'il ne sera fait aucune classification des déblais et que le prix du bordereau est un prix moyen, applicable aux déblais de toute nature, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander un supplément de prix à raison de la proportion considérable de déblais de roc rencontrés dans les travaux (I).

Fouilles des fondations des ouvrages d'art : allocation d'une indemnité de chargement et de transport pour les fouilles des ouvrages placés dans la partie de la ligne en déblai, mais non pour les fouilles des ouvrages placés sur la partie de la ligne

en remblai et pouvant être employées sur place dans les remblais (VIII).

Dommages causés à l'entrepreneur : travaux prétendus indûment distraits de l'entreprise. Renvoi à l'expertise pour savoir si ces travaux étaient compris dans l'entreprise (XX).

Griefs non justifiés (XI, XIV, XXIII.)

Ordre écrit : sujétions prétendues imposées pour le rejointoiement des moellons (XIII, XVI) ; pour l'enlèvement d'arbres (XIII) ; perrés exécutés dans des conditions plus onéreuses que celles prévues au devis (XVIII) ; extraction de pavés de carrières autre que celles prévues au devis (XIX) ; — pas d'ordre écrit. Rejet.

Parements vus : renvoi à l'expertise sur le point de savoir si les parements de certains ouvrages sont restés visibles après l'achèvement des travaux (X).

Prix : absence d'un prix spécial pour les ouvrages en moellons têtués ; renvoi à l'expertise (XV).

Devis portant que les prix des maçonneries et des bétons comprennent toutes les mains-d'œuvre et fournitures nécessaires à l'exécution complète des ouvrages : non-lieu à l'allocation d'un prix spécial pour l'arasement, le nettoyage et le lavage des extrados des voûtes (XVII).

Réclamations. — Voy. Transports.

Attachements pris contradictoirement avec l'entrepreneur et acceptés par lui sans réserves. Non-recevabilité de réclamations formées contre les énonciations de ces attachements (X).

— Décomptes partiels définitifs signés sans réserve. Non-recevabilité de conclusions tendant à la revision de ces décomptes (XVI, XVII).

Réception provisoire fixée à la date de l'achèvement des travaux par la régie et non au jour où l'entrepreneur du ballastage et de la voie a pu commencer ses travaux, les ouvrages d'infrastructure étant loin d'être achevés à ce moment (XXIV).

Régie prononcée avec raison contre l'entrepreneur qui, à la date fixée par le devis, n'avait point achevé l'exécution des travaux et qui n'avait point obtempéré à divers ordres de service à lui adressés (XXII).

— Travaux exécutés en régie prétendus non compris dans l'entreprise. Rejet (XXII).

Transports : mode de transport imprévu employé par l'entrepreneur : allocation du prix de transport suivant le mode prévu (III).

Foisonnement : le transport des déblais doit être payé au cube de la fouille, sans tenir compte du foisonnement (II).

— Cube des déblais et distance des transports établis d'après les procès-verbaux de piquetage signés sans réserve par l'entrepreneur (III).

Travail compris dans un autre. — Triage des pierres compris dans le prix du ballast (VI) ; chemins en terre autour des ouvrages compris dans les travaux de terrassements (IX) ; frais de défrichement et autres faux frais compris dans le prix des déblais (IV).

Travaux imprévus. — Décapement de remblai. Renvoi à l'expertise pour savoir si la nécessité de ce travail est due au tassement des terres ou au fait de l'entrepreneur (V).

— Travail supplémentaire de nettoyage des pierres destinées au ballast dû à la faute de l'entrepreneur et non à l'exécution d'un ordre ; pas d'indemnité (VI).

— Travail imprévu exécuté par l'entrepreneur sans observation et sans stipulation de prix spécial ; allocation des prix du bordereau (XII).

1. Sur le chef de réclamation *relatif à l'augmentation du prix des déblais :*

Considérant que l'article 98 du devis de l'entreprise stipule qu'il ne sera fait aucune classification des déblais en cours d'entreprise et que les prix alloués pour les déblais de la plate-forme sont des prix moyens qui resteront toujours applicables aux tranchées auxquelles ils s'appliquent, quelle que soit la nature des déblais à exécuter soit à la pioche, au pic, à la pince, à la poudre, etc. ; que, par le même article, l'entrepreneur s'est interdit de réclamer ultérieurement contre ces prix ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que des sondages à ciel ouvert avaient été opérés tous les 80 mètres en moyenne, sur l'axe même de la ligne et avaient été poussés jusqu'au-dessous de la plate-forme ; que ces sondages sont indiqués sur les plans dont le soumissionnaire a été admis à prendre connaissance avant l'adjudication ; qu'il suit de là que le sieur Boutaud qui ne justifie pas avoir rencontré de déblais autres que ceux prévus au devis n'est pas fondé à demander l'augmentation des prix du devis et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté de ce chef ses réclamations sans recourir à une expertise ;

II. *En ce qui concerne le transport des déblais foisonnés au delà des prévisions :*

Considérant que l'article 97 du devis dispose que les prix de fouille, extraction, charge, transport, décharge et régalage s'appliqueront au mètre cube mesuré en déblai et qu'il ne sera jamais tenu compte du foisonnement ; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de payer au sieur Boutaud le transport des foisonnements qui, d'après l'entrepreneur, auraient excédé les prévisions des parties ;

III. *En ce qui concerne les terrassements des déviations :*

Considérant que les prix de transport appliqués aux déblais provenant de déviations de chemins ou de cours d'eau et employés en remblais sur la ligne ont été calculés conformément aux dispositions des articles 99 et 100 du cahier des charges ; que si, d'autre part, l'entrepreneur, au lieu d'effectuer les transports à la brouette ou au tombereau, seuls modes de transport prévus au mouvement des terres et au devis, les a effectués à la fois en brouette et en wagon, il ne saurait de ce chef, aux termes de l'article 99 précité, réclamer aucun supplément de prix ; qu'enfin le sieur Boutaud a signé les procès-verbaux de piquetage sans faire aucune réserve sur le cube des déblais ou les distances de transport ; que, par suite, c'est à bon droit que ce chef de réclamation a été rejeté ;

IV. *En ce qui concerne l'indemnité réclamée pour défrichements :*

Considérant que, d'après l'article 98 du devis, le prix des déblais porté au bordereau comprend la fouille, la charge et généralement toutes les fournitures et mains-d'œuvre, ainsi que les autres sujétions et faux frais ; que ces derniers doivent s'entendre notamment des dépenses afférentes au défrichement des terrains à fouiller ; qu'il suit de là que le sieur Boutaud réclame de ce chef la fixation d'un prix spécial ;

V. *En ce qui concerne le décapement des remblais :*

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de déterminer si l'obligation où l'entrepreneur s'est trouvé de décaper les remblais et d'enlever à cet effet un certain cube de terres doit être attribuée à ce que le tassement des terres a été inférieur au tassement prévu à raison de la dureté imprévue des déblais ou si elle est imputable au fait de l'entrepreneur qui n'aurait pas exécuté les remblais conformément à l'article 52 du devis ; qu'il y a lieu de renvoyer cette question au conseil de préfecture pour

y être statué après qu'il aura été procédé à une expertise conformément à la loi du 22 juillet 1889 ;

VI. *En ce qui concerne le ballast :*

Considérant, d'une part, que, d'après l'article 18 *a* du devis, le ballast devait provenir des déblais rocheux des tranchées et qu'il résulte de l'instruction que le cube de rocher extrait dans chacune des tranchées a excédé de beaucoup le cube nécessaire pour assurer la fourniture du ballast de la région correspondante ; mais qu'au lieu de procéder au triage des terres et au cassage du ballast au fur et à mesure des extractions ou de mettre en réserve la pierre nécessaire, l'entrepreneur a enfoui dans les remblais de grandes quantités de déblais rocheux et de pierres propres à être transformés en ballast ; que, s'il en a été ainsi réduit, pour fournir les quantités de ballast prescrites, a emprunter et à transporter à une certaine distance de la pierre provenant de tranchées éloignées, il ne saurait réclamer pour ce transport un prix supplémentaire ;

Considérant, d'autre part, que le devis porte (art. 18 *a*) que le ballast devra être exempt de parties terreuses ou tendres et qu'au bordereau des prix le triage est compris dans le prix du ballast ; qu'à la vérité le requérant soutient qu'à raison des emplacements choisis pour les dépôts de ballast un nettoyage supplémentaire a été nécessaire, mais qu'il ne justifie d'aucun ordre de service lui enjoignant de déposer le ballast le long des talus des tranchées de la Perrière, de Boubignat, du Mas et de la Brune ; qu'ainsi le requérant n'est pas fondé à demander l'allocation d'un prix pour triage et nettoyage supplémentaire du ballast ;

VII. *En ce qui touche la difficulté imprévue du cassage du ballast :*

Considérant que l'article 42 du devis ne permet pas à l'entrepreneur de revenir sur les prix du marché, à moins de circonstances imprévues dont il n'est pas justifié par le requérant; que, d'ailleurs, il résulte de l'instruction que le sieur Boutaud a sous-traité pour la fourniture d'une partie du ballast, à prendre notamment dans la tranchée de Saintes pour un prix inférieur au prix de l'adjudication ;

VIII. *En ce qui concerne les déblais pour fouilles de fondations :*

Considérant que, si l'administration a alloué au sieur Boutaud le prix du chargement et du transport des déblais provenant des fouilles de fondations des ouvrages d'art situés dans la partie

du chemin de fer en déblai, c'est avec raison qu'elle a refusé d'augmenter le prix n° 38 du bordereau pour les déblais provenant des fondations des ouvrages d'art placés sur les parties de la ligne en remblai et susceptibles d'être employés sur place dans les remblais ; que, d'ailleurs, le requérant ne justifie pas avoir chargé et transporté les déblais qui font l'objet de sa réclamation, et que, dès lors, ladite réclamation a été avec raison rejetée par l'arrêté attaqué ;

IX. *En ce qui concerne les chemins en terre autour des ouvrages d'art :*

Considérant qu'il résulte des dispositions combinées des articles 57, paragraphe 2, et 97, paragraphe 8, du cahier des charges que la rémunération des travaux et mains-d'œuvre dont le sieur Boutaud réclame le prix sous ce chef de réclamation est comprise dans les prix portés au bordereau pour les terrassements ;

X. *En ce qui concerne les cubes et les surfaces des ouvrages d'art :*

Considérant d'une part, qu'il résulte de l'instruction que les attachements relatifs aux fouilles des fondations du passage supérieur du perré établis aux points kilométriques 13^{km},366 et 14^{km},192 ont été pris contradictoirement avec l'entrepreneur et acceptés par lui sans réserves ; que, dès lors, le sieur Boutaud n'est plus recevable à revenir sur les énonciations contenues auxdits attachements ;

Considérant, d'autre part, que, pour refuser au requérant le prix des parements de certains ouvrages d'art, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce qu'aux termes de l'article 108 du devis le prix des parements vus ne s'applique qu'aux surfaces restant réellement vues après l'achèvement des travaux ; que le sieur Boutaud soutient que pour certains ouvrages, notamment le puits de Beaubignat et le mur de garde placé au point kilométrique 15^{km},278 les parements sont restés visibles après l'achèvement des travaux ; que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer sur ce point et qu'il y a lieu de renvoyer l'examen de ce chef aux experts ;

XI. *En ce qui concerne les cintres et fers :*

Considérant, d'une part, que, si le sieur Boutaud soutient avoir fait en temps utile des réserves au sujet du cube des cintres pour certains ouvrages d'art, il n'établit pas qu'en rejetant sa réclamation, sauf en ce qui concerne le viaduc de Saint-Léonard, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire.

Considérant, d'autre part, que l'entrepreneur ne conteste pas avoir réemployé les bois des cintres au lieu de se servir pour chaque ouvrage de cintres de premier emploi ; que le bordereau des prix prévoyait des prix distincts pour les cintres et fers de premier et de deuxième emploi et que, par suite, c'est avec raison que ces derniers prix ont été appliqués aux cintres et fers réemployés ;

XII. *En ce qui touche le mur de pied de la tranchée Beaubignol :*

Considérant que l'exécution de ce travail qui n'était pas prévu au projet a été offert au sieur Boutaud qui s'en est chargé sans exciper de l'article 113 du devis, sans faire aucune observation et sans stipuler aucun prix spécial ni demander la majoration du prix des maçonneries porté au bordereau ; que les maçonneries ont été exécutées sans sujétion avec des moellons bruts abandonnés gratuitement par l'administration à l'entrepreneur et qu'il a été fait application à ce travail du prix n° 44 du bordereau pour les maçonneries de moellons bruts ; qu'ainsi la réclamation du sieur Boutaud a été avec raison rejetée ;

XIII. *En ce qui touche le viaduc de Saint-Léonard :*

Considérant que l'entrepreneur ne justifie d'aucun ordre de service écrit lui imposant pour le rejointoiement des moellons parementés des sujétions spéciales et autres que celles prévues à l'article 82 du devis; qu'il ne justifie pas davantage d'un ordre de service lui prescrivant l'enlèvement des arbres à raison duquel il réclame une somme de 80 francs ;

XIV. *En ce qui concerne la maçonnerie de voûtes en moellons parementés :*

Considérant que la réclamation de l'entrepreneur a été rejetée par le conseil de préfecture par le motif que le sieur Boutaud a accepté sans réserve les décomptes définitifs des quatre ouvrages pour lesquels il demande une plus-value et qu'il ne justifie pas devant le Conseil d'État que c'est à tort que cette fin de non-recevoir lui a été opposée ;

XV. *En ce qui concerne la maçonnerie des parapets :*

Considérant que les maçonneries des ouvrages dont s'agit devraient être exécutées conformément au devis en moellons têtués ; qu'aucun prix n'étant porté au bordereau pour ces maçonneries, il a été payé au sieur Boutaud le prix des maçonneries de moellons bruts ; que le requérant soutient qu'il doit lui être payé le prix des maçonneries de moellons parementés; qu'il y a lieu de renvoyer la question aux experts et de les charger de recher-

cher quel est le prix qui doit être appliqué aux maçonneries dont s'agit et, s'il y a lieu, de fixer un nouveau prix ;

XVI. *En ce qui concerne le rejointoiement de la maçonnerie des parapets et de la maçonnerie des voûtes, des aqueducs et des passages inférieurs, le rejointoiement des moellons têtués à joints irréguliers et la demande d'une plus-value pour parements vus des moellons têtués à joints irréguliers :*

Considérant que le requérant ne justifie d'aucun ordre écrit lui imposant pour le rejointoiement et les parements vus des moellons têtués à joints irréguliers des sujétions autres que celles prévues aux articles 82 et 75 du devis ;

Considérant d'ailleurs, en ce qui concerne les parements vus des moellons têtués à joints irréguliers, qu'il a accepté sans réserve les décomptes définitifs des ouvrages où ces parements ont été exécutés, et qu'il n'est plus recevable à contester le prix dont il a été fait application ;

Considérant enfin que, en l'absence de tout ordre écrit de l'administration modifiant les conditions du devis relatives aux maçonneries des voûtes et des parapets, c'est avec raison que le rejointoiement desdites maçonneries a été payé au prix n° 55 du bordereau ;

XVII. *En ce qui concerne les préparations des extrados des voûtes :*

Considérant que, aux termes de l'article 105 du devis, les prix des maçonneries et des bétons comprennent en général toutes les mains-d'œuvre et fournitures nécessaires à l'exécution complète des ouvrages, conformément aux prescriptions du chapitre V ; que l'article 84 du devis qui prescrit d'araser, laver et nettoyer les maçonneries avant l'établissement des chapes, figure au chapitre V, et qu'ainsi le sieur Boutaud, qui, d'ailleurs, a accepté sans réserve les décomptes partiels définitifs relatifs aux chapes, ne saurait prétendre que les prix portés aux n°s 62 et 63 du bordereau ne comprennent pas l'arasement, le nettoyage et le lavage des extrados des voûtes et qu'un prix spécial doit être alloué pour l'exécution de ces mains-d'œuvre ;

XVIII. *En ce qui touche les perrés en pierres sèches :*

Considérant, d'une part, que, aux termes de l'article 108 du devis, il ne sera pas compté de parements vus pour les perrés, et, d'autre part, que l'entrepreneur reconnaît lui-même n'avoir reçu aucun ordre écrit lui imposant pour l'exécution des perrés d'autres prescriptions que celles de l'article 83 du devis ;

XIX. *En ce qui concerne les pavés d'Aire, de Jarges et de l'Aage :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté qu'il n'a été donné à l'entrepreneur aucun ordre de service l'invitant ou l'autorisant à extraire les pavés de carrières autres que celles prévues au devis ; qu'ainsi il n'est pas fondé à réclamer de ce chef un supplément de prix ;

XX. *En ce qui concerne les travaux enlevés à l'entreprise par l'administration :*

Considérant, d'une part, que, si les revêtements des fossés et les perrés en pierres sèches ont été distraits de l'entreprise, le conseil de préfecture a décidé, en statuant sur le 27e chef, que les experts fourniraient les renseignements nécessaires pour fixer le montant de l'indemnité à allouer à l'entrepreneur pour cette diminution des travaux par application de l'article 32 des clauses et conditions générales ;

Considérant, d'autre part, que l'état de l'instruction ne permet pas de déterminer si les autres travaux qui font l'objet de la réclamation et qui ont été exécutés, soit par des tâcherons, soit directement par l'administration, notamment les chemins de service et le chemin d'accès à la machine élévatoire de la station du Teillet peuvent être considérés comme compris dans l'adjudication ; que, dès lors, il y a lieu de donner aux experts la mission de rechercher si ces travaux étaient compris dans l'entreprise soumissionnée par le requérant et, dans le cas où il en serait ainsi, d'en déterminer l'importance et d'évaluer le dommage qui pourra avoir été causé à l'entrepreneur ;

XXI. *En ce qui concerne la vitesse excessive exigée pour l'exécution des travaux :*

Considérant que pour réclamer une indemnité de 15.000 francs le sieur Boutaud se fonde sur ce que l'ordre de service n° 4 du 11 août 1882 lui aurait enjoint d'organiser ses chantiers de manière à imprimer aux travaux une vitesse non prévue au devis, et de ce qu'il aurait été ainsi obligé de faire des dépenses supplémentaires de main-d'œuvre et de matériel ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'examen des situations mensuelles que l'ordre de service précité n'a été suivi d'aucun effet et que l'entrepreneur n'a pas pris de dispositions pour accélérer la marche des travaux ; qu'enfin lesdits travaux qui d'après l'article 123 du devis devaient être terminés au mois de juillet 1884 n'étaient pas terminés en

mars 1885 ; que, dès lors, ce chef de réclamation a été avec raison rejeté par le conseil de préfecture ;

XXII. *En ce qui concerne la régie :*

Considérant que, à la date fixée par le devis, le sieur Boutaud n'avait pas achevé l'exécution des travaux ; qu'il n'a pas obtempéré aux ordres de service qui lui ont été adressés du mois de juillet au mois de décembre 1884 et qu'il ne s'est pas davantage conformé à l'arrêté de mise en demeure pris par le préfet le 18 décembre 1884 ; que, dans ces conditions, la mise en régie prononcée le 15 mars 1885 était justifiée ;

Considérant, d'autre part, que les travaux exécutés en régie étaient compris dans l'entreprise et que le requérant n'est pas fondé à soutenir que les dépenses faites de ce chef ne pouvaient pas être mises à sa charge ;

XXIII. *En ce qui concerne la demande de dommages-intérêts pour fautes et exigences du service local :*

Considérant que le requérant ne justifie d'aucun fait qui soit de nature à lui donner droit à des dommages-intérêts ;

XXIV. *En ce qui concerne les dates de la réception provisoire et de la réception définitive des travaux :*

Considérant que si l'entrepreneur du ballastage et de la voie a pu commencer ses travaux le 19 décembre 1884, il résulte de l'instruction qu'à cette époque les travaux de l'entreprise du sieur Boutaud étaient loin d'être terminés; qu'il résulte des situations de travaux exécutés par lui, pendant les mois de janvier et février 1885; qu'il a dû maintenir pendant ces mois et le mois de mars des ouvriers sur les chantiers; qu'enfin les travaux qui n'avaient pu être terminés par lui n'ont été achevés en régie qu'au mois de juillet 1885, qu'ainsi c'est avec raison que la date de la réception provisoire a été fixée au 1er juillet 1885;

XXV. *Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :*

Considérant que les intérêts des intérêts des sommes allouées ont été accordés par le conseil de préfecture à partir du 21 mars 1888; que le sieur Boutaud a de nouveau demandé les intérêts des intérêts devant le Conseil d'État, les 1er mai 1888, 22 août 1889, 20 mars 1891, 27 avril 1892 et 28 avril 1893; qu'à chacune de ces dates, sauf à celle du 1er mai 1888, les intérêts étaient échus depuis plus d'une année; qu'ainsi il y a lieu de décider que les intérêts des sommes allouées par le conseil de préfecture seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts aux dates des 22 août 1889 , 20 mars 1791 , 27 avril 1892 et 28 avril 1893... (Renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué

ce qu'il appartiendra dans les formes de la loi du 22 juillet 1889 sur les quatre points relatifs au décapement des remblais, aux parements de divers ouvrages, au prix applicable aux projets des ouvrages d'art, aux ouvrages que le requérant prétend avoir été distraits de son entreprise. Intérêts des intérêts capitalisés aux dates des 22 août 1889, 20 mars 1891, 27 avril 1892 et 28 avril 1893. Les dépens seront supportés pour un cinquième par l'État.)

(N° 124)

[16 juin 1893]

Travaux publics. — Routes nationales. — Pont. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Déchiron.)

Art. 32. — Diminution de plus d'un tiers dans une nature de travaux prévus au devis, provenant non pas d'un changement ordonné par l'administration, mais du fait de l'entrepreneur : non lieu à indemnité (I).

Augmentation de plus d'un tiers du cube prévu des déblais d'emprunt. Renvoi à l'expertise sur le point de savoir si cette augmentation a causé un préjudice à l'entrepreneur et quelle est l'étendue de ce dommage (II).

Ordre. Substitution de matériaux. — Murs en maçonnerie substitués aux palplanches battues prévues au projet. Pas d'ordre écrit. Non-lieu à l'allocation d'un prix supérieur au prix fixé au bordereau pour les maçonneries de toutes natures (I) (*).

Expertise. — Conclusions tendant à ce qu'il soit procédé à une tierce expertise. Rejet : cette mesure ne peut plus être prescrite devant le conseil de préfecture depuis la promulgation de la loi du 22 juillet 1889 (III).

I. En ce qui concerne *les chefs n°s 1, 2 et 3 :*

(*) En principe, le changement de matériaux, sans ordre, n'entraîne pas le payement du prix des matériaux employés; le travail est payé au prix qui y aurait été alloué s'il avait été exécuté avec les matériaux prévus; mais, dans l'espèce, la question ne se posait pas, l'administration ayant elle-même porté au décompte les maçonneries exécutées en fait : le désaccord portait seulement sur le prix de ces maçonneries; l'administration entendait les payer au prix des maçonneries de toute nature; l'entrepreneur réclamait en plus le prix de sujétion prévu pour travail dans l'eau.

Considérant que si, pour l'exécution des enceintes de béton des fondations de la culée gauche et de la quatrième pile du pont, des murs en maçonnerie ont été substitués aux palplanches battues prévues au projet, il résulte de l'instruction que ce changement a été simplement toléré par l'administration dans l'intérêt même de l'entrepreneur, qu'aucun ordre écrit ne l'a imposé à ce dernier et que le battage des pieux pouvait se faire dans les terrains rencontrés; que, dans ces circonstances, d'une part, le requérant n'est pas fondé à réclamer une indemnité par application de l'article 32 des clauses et conditions générales pour la diminution de plus d'un tiers des quantités prévues pour la fourniture et le battage des palplanches, cette diminution ne provenant pas d'un changement ordonné par l'administration et que, d'autre part, il n'a pas droit pour la maçonnerie des murs d'enceinte à un prix supérieur au prix fixé au bordereau pour les maçonneries de toutes natures ;

II. *En ce qui concerne le chef n° 5 :*

Considérant qu'il est reconnu par le ministre des travaux publics que l'augmentation de plus d'un tiers du cube prévu des déblais d'emprunt a eu lieu dans des conditions qui rendent applicable l'article 32 des clauses et conditions générales ; que c'est donc à tort que la demande d'indemnité du sieur Déchiron a été rejetée par le conseil de préfecture, par le motif que cette augmentation n'était pas de nature à ouvrir droit à indemnité au profit de l'entrepreneur par application dudit article 32 ;

Considérant que, dans l'état de l'instruction, il y a lieu, conformément aux conclusions du ministre des travaux publics et du sieur Déchiron, d'ordonner une vérification par experts de l'existence et de l'étendue du préjudice que l'augmentation de plus d'un tiers du cube prévu des déblais d'emprunt a pu causer à l'entrepreneur et de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour qu'il soit statué à nouveau sur la demande d'indemnité de ce dernier, après qu'il aura été procédé à cette mesure d'instruction.

III. *Sur la forme de la vérification par experts :*

Considérant qu'il ne saurait être fait droit aux conclusions des parties tendant à faire procéder à une tierce expertise, cette mesure d'instruction ne pouvant plus être prescrite devant le conseil de préfecture depuis la promulgation de la loi du 22 juillet 1889 qui a réglé les formes des expertises devant cette juridiction... (L'arrêté est réformé en tant qu'il a rejeté immédiatement le chef n° 5 des réclamations du sieur Déchiron contre le

compte de son entreprise. Les parties sont renvoyées devant dit conseil de préfecture pour qu'il soit statué à nouveau sur tte réclamation, après qu'il aura été procédé dans les formes escrites par la loi du 22 juillet 1889 à une expertise à l'effet de rifier l'existence et l'étendue du préjudice que le sieur Déchi- n peut avoir subi par suite de l'augmentation de plus d'un rs du cube prévu des déblais d'emprunt et de déterminer, s'il a lieu, l'indemnité qui peut lui être due de ce chef. L'État sup- rtera les deux tiers des dépens exposés par le sieur Déchiron.)

(N° 125)

[16 juin 1893]

Travaux publics. — Dommages. — Travaux de nivellement exécutés par l'État sur un chemin vicinal dans le but de faciliter l'accès de l'observatoire d'Alger. — Dommage à la propriété d'un riverain non établi. — Travaux ultérieurs exécutés sur l'ordre du service vicinal; État non responsable. — (Sieur de Polignac.)

. . . . . .

Considérant qu'il résulte de l'avis des deux experts que les travaux de nivellement exécutés sur le chemin n° 4, dans le but de faciliter l'accès de l'observatoire d'Alger, n'ont eu aucune conséquence dommageable pour la propriété du sieur de Polignac;

Considérant que si, postérieurement à l'exécution de ces travaux, une coupure permettant l'écoulement des eaux sur la propriété du requérant a été pratiquée dans la haie qui la borde, ce travail, ordonné par les agents de la voirie vicinale chargés de l'entretien du chemin, ne pourrait, dans le cas où il en résulterait quelque dommage pour la propriété riveraine, donner lieu à une action en indemnité contre l'État; que, dans ces circonstances, la requête du sieur de Polignac doit être rejetée...

(Rejet.)

(N° 126)

[16 juin 1893]

Voirie (Grande). — Chemins de fer départementaux. — Convention passée avec des entrepreneurs sous réserve de l'approbation

du projet par le ministre des travaux publics. — Nouvelle convention passée avec d'autres entrepreneurs. — Demande d'indemnité formée par les premiers concessionnaires. — (Sieurs Chevalier, Lambert et Rey contre département de la Drôme.)

Lorsqu'un département a concédé à un tiers des lignes d'intérêt local sous réserve de l'approbation législative et de l'intervention de l'État pour la garantie d'intérêt, il ne doit pas une indemnité à ce tiers à raison de ce qu'éventuellement et pour le cas où ces conditions ne se réaliseraient, pas il a approuvé la concession des travaux à un nouvel entrepreneur, alors que la première concession n'est devenue caduque que par suite du refus du ministre des travaux publics d'y adhérer et d'engager l'État à concourir au payement d'une garantie. L'inexécution de la convention n'est pas imputable au département.

Considérant que la convention passée entre le département de la Drôme et les sieurs Chevalier, Lambert et Rey, le 11 octobre 1886, avait pour objet de concéder à ces derniers la construction et l'exploitation d'un réseau de lignes de chemins de fer d'intérêt local, et qu'aux termes de l'article 11, le contrat ne devait devenir définitif que lorsqu'il aurait été approuvé par une loi et que l'État aurait pris l'engagement de concourir au payement de la garantie dans les limites déterminées par l'article 13 de la loi du 11 juin 1880; qu'il résulte de l'instruction que, avant de se prononcer sur la suite qu'il convenait de donner à cette affaire, le ministre des travaux publics a, conformément à l'avis exprimé par le conseil général des ponts et chaussées, demandé à être éclairé sur les avantages que pouvait présenter tant pour le département que pour l'État et pour le public un projet du sieur Empain et invité le préfet à procéder à une information complémentaire en comparant ce dernier projet à celui des sieurs Chevalier, Lambert et Rey;

Considérant que, si le conseil général, consulté par le préfet, conformément aux instructions du ministre, a, par délibération du 22 avril 1877, donné son avis sur les avantages respectifs des deux projets concurrents et approuvé à titre éventuel et par avance la concession au sieur Empain du réseau des lignes d'intérêt local projetées, cette décision n'a été prise que pour le cas où l'État refuserait son adhésion à la concession précédemment faite aux sieurs Chevalier, Lambert et Rey et n'a par suite porté aucune atteinte à leurs droits; que cette dernière concession n'est devenue caduque que par suite du refus de l'administration

supérieure d'y adhérer et d'engager l'État à concourir au payement d'une garantie; que, dans ces circonstances, les sieurs Chevalier, Lambert et Rey ne sont pas fondés à soutenir que l'inexécution de la convention du 11 octobre 1886 passée entre eux et le département est imputable à ce dernier... (Rejet avec dépens.)

(N° 127)

[23 juin 1893]

Associations syndicales. — Travaux défensifs. — Mer. — Atterrissements. — Taxe. — Demande. — Réduction. — (Sieur Chatain et autres.)

Qualité d'associé. — Chose jugée. — Lorsqu'un arrêté passé en force de chose jugée a déclaré, au fond, qu'un usinier est intéressé aux travaux de défense contre la mer, entrepris par un syndicat, cet usinier n'est plus recevable à contester sa qualité d'associé (1re esp.).

Zones. — Moulin classé dans la première zone des terrains protégée comme attenant à la mer : régularité (1re esp.).

Dommages causés par les travaux; demande d'indemnité : rejet : les chômages étaient, avant les travaux, plus longs et plus fréquents (1re esp.).

Expertise. — Honoraires d'experts liquidés par le conseil de préfecture à un chiffre exagéré par application du tarif de 1807 relatif aux matières civiles : réduction (2e esp.).

1re ESPÈCE. — (*Sieur Chatain contre syndicat de la Vallée-du-Dun.*)

. . . . . .

CONSIDÉRANT que le sieur Chatain a saisi le conseil de préfecture d'une demande tendant à obtenir décharge de la taxe à laquelle il avait été imposé sur le rôle de l'association syndicale de la Vallée-du-Dun et à l'allocation d'une indemnité à raison du dommage qu'auraient causé à ses propriétés les travaux exécutés par cette association; que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a statué en même temps sur cette double demande;

En ce qui concerne la demande en décharge de la taxe syndicale :

Considérant que, par un premier arrêté, en date du 28 janvier 1888, le conseil de préfecture, tout en ordonnant une expertise pour l'évaluation du montant de la taxe due par le sieur Chatain, avait reconnu et déclaré que ce dernier est intéressé aux travaux de défense contre la mer, entrepris par l'association syndicale de la Vallée-du-Dun ; que cet arrêté n'a pas été attaqué dans le délai légal ; que, dès lors, il y a chose définitivement jugée sur ce point et que le requérant n'est plus recevable à contester sa qualité d'associé ;

Considérant, d'autre part, que, d'après les statuts de l'association, le moulin du sieur Chatain doit être considéré comme attenant au rivage de la mer ; que, dès lors, le requérant n'est pas fondé à se plaindre de ce que sa propriété ait été classée dans la première zone ; que, d'ailleurs, il résulte de l'instruction que la taxe à laquelle il a été imposé n'est pas exagérée eu égard à son intérêt aux travaux entrepris ;

En ce qui concerne la demande d'indemnité :

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'expertise à laquelle il a été procédé que, si, à la suite des travaux du syndicat, le reflux des eaux de la rivière a fait subir quelques chômages au moulin du requérant, les chômages causés par les eaux de la mer étaient plus longs et plus fréquents avant l'exécution des travaux ; que, d'autre part, il n'est pas établi que l'éboulement de la falaise qui soutenait un terrain appartenant au sieur Chatain ait été la conséquence de l'établissement par l'association d'un ouvrage de défense contre la mer ;

Considérant que de ce qui précède, il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la double réclamation du requérant tendant à la décharge de son imposition et à l'allocation d'une indemnité et a mis à sa charge les frais d'expertise... (Rejet. — Le sieur Chatain supportera les dépens exposés par le syndicat de la Vallée-du-Dun.)

2e ESPÈCE. — (*Sieur Chatain contre sieurs Lelong, Gouault et Fouché.*)

. . . . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction qu'en réglant, par l'arrêté attaqué, et conformément à leur demande, les frais et honoraires dus aux experts dans l'instance engagée entre le sieur Chatain et le syndicat de la Vallée-du-Dun, le conseil de préfecture a fait une évaluation exagérée des sommes qui leur sont dues et qu'il sera fait une équitable appréciation des circons-

ances de l'affaire, en les fixant à 400 francs pour le sieur Lelong, à 400 francs pour le sieur Gouault et à 300 francs pour le sieur Fouché... (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Chacune des parties supportera les dépens par elle exposés.)

(N° 128)

[30 juin 1893.]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieurs Basso et Faletti.)

Art. 32. — Maçonneries excédant de plus d'un tiers celles prévues, et composées de deux natures de maçonneries en proportions à peu près égales; établissement d'un prix nouveau pour le tout, sans tenir compte du désistement de l'entrepreneur pour l'excédent de la partie de maçonneries dont l'exécution, à raison de leur nature, ne lui a pas causé de préjudice (III).

Art. 49. — L'entrepreneur a droit aux intérêts du solde lui restant dû à partir de l'expiration du délai de trois mois après la réception définitive (V).

Déblais. — Poudingue marneux. Ouvrage imprévu; prix nouveau (I).

Sujétions. — Profondeur imprévue des fouilles des ouvrages d'art : prix nouveau (II).

. . . . . .

1. En ce qui concerne *la demande d'une indemnité pour l'extraction de 10.867 mètres cubes de déblais de poudingue marneux :*

Considérant que c'est à tort que le conseil de préfecture a fait rentrer dans la troisième catégorie des déblais prévus au bordereau des prix les 10.867 mètres cubes de poudingue marneux auxquels les parties avaient convenu, par leur accord du 30 mai 1886, de limiter la contestation sur ce point; qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'expertise et de la tierce expertise auxquelles il a été procédé, que les déblais dont il s'agit ont constitué une nature d'ouvrage imprévue donnant droit à l'établissement d'un prix nouveau, et qu'il sera fait une juste appréciation de la plus-value à laquelle les entrepreneurs ont

droit de ce chef, en la fixant à 12.366f,65, faux frais et bénéfices compris :

II. *En ce qui concerne les déblais des fondations d'ouvrages d'art :*

Considérant que l'augmentation de profondeur des fondations d'ouvrages d'art et les difficultés qui en ont été la conséquence pour l'extraction des deblais de fouilles ont constitué des sujétions imprévues dont il y avait lieu de tenir compte aux entrepreneurs par la fixation d'un prix nouveau pour l'excédent de déblais dont il s'agit; que les prix proposés par le tiers expert et homologués par le conseil de préfecture, en tenant compte des divers éléments admis par les parties dans leur accord ci-dessus mentionné, notamment de la profondeur moyenne des fouilles, et de l'avantage que la rigole de la pile centrale du viaduc d'Évires a présenté pour l'évacuation des déblais, constituent une équitable rémunération au profit des entrepreneurs, qui ne sont pas d'ailleurs fondés, à raison des prix avantageux qui leur sont alloués, à réclamer pour faux frais et bénéfices une majoration supérieure à celle qui est admise par l'arrêté attaqué; qu'il n'y a donc pas lieu, sur ce chef, de réformer ledit arrêté ;

III. *Sur le chef relatif aux maçonneries ordinaires et au béton :*

Considérant que les requérants soutiennent, d'une part, que, dans le calcul de l'indemnité qui leur a été allouée par application de l'article 32 des clauses et conditions générales, c'est à tort que le conseil de préfecture a fixé un prix moyen pour l'ensemble des maçonneries exécutées en sus des prévisions du devis, alors qu'ils avaient déclaré renoncer à la partie de leur réclamation relative aux maçonneries exécutées en moellons de ravins; et, d'autre part, que les prix proposés par le tiers expert et adoptés par le conseil de préfecture sont insuffisants, et doivent être relevés, tant pour la maçonnerie que pour le béton ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que les 11.552m3,37 de maçonnerie qui ont été reconnus, d'un commun accord, avoir été exécutés en sus des prévisions du devis, se sont composés indistinctement de moellons provenant des ravins voisins, et de moellons de la carrière de Thorens, mélangés en proportions sensiblement égales; que lesdites maçonneries n'ont ainsi constitué qu'une seule et même nature d'ouvrage, sur la totalité duquel devait être calculée l'indemnité prévue par l'article 32,

dès lors que les entrepreneurs en réclamaient l'application; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture, sans s'arrêter à un prétendu désistement des requérants de leur réclamation concernant les maçonneries exécutées en moellons de ravins, a pris pour base de l'indemnité le prix moyen par mètre cube pour la totalité des 11.552^{mq},37 dont il s'agit;

Considérant, d'ailleurs, que les réquérants ne justifient pas que les divers éléments qui sont entrés en compte dans la fixation de cette indemnité, notamment le prix de la chaux et celui des transports, aient été évalués d'une façon insuffisante; qu'il résulte au contraire de l'instruction que les sommes allouées tant pour la maçonnerie que pour le béton constituent, avec la majoration qui y a été ajoutée par le conseil de préfecture, une équitable réparation du préjudice de toute nature éprouvé par les entrepreneurs;

IV. *En ce qui concerne le recours incident du Ministre des travaux publics :*

Considérant que de tout ce qui précède il résulte qu'il n'y a pas lieu de faire droit aux conclusions dudit recours;

V. *Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :*

Considérant qu'en vertu de l'article 49 des clauses et conditions générales, l'entrepreneur a droit aux intérêts du solde lui restant dû, à partir de l'expiration du délai de trois mois après la réception définitive régulièrement constatée;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et qu'il est reconnu par le ministre, que les sieurs Basso et Faletti avaient droit, en exécution de l'article précité, aux intérêts des sommes leur restant dues, à dater du 31 mars 1883; qu'en outre, ils avaient demandé devant le conseil de préfecture, le 9 juin 1887, la capitalisation des intérêts échus à leur profit; qu'ainsi c'est à tort que l'arrêté attaqué s'est borné à leur allouer les intérêts, à dater du 25 février 1884, et qu'il y a lieu de faire droit, sur ce point aux conclusions du recours;

Considérant d'ailleurs que, devant le Conseil d'État, les sieurs Basso et Faletti ont présenté, aux dates des 30 novembre 1891 et 7 décembre 1892, de nouvelles demandes de capitalisation des intérêts; qu'à chacune de ces dates il leur était dû plus d'une année d'intérêts; qu'ils sont donc fondés à demander la capitalisation des intérêts échus à leur profit à partir des dates précitées...

(Les indemnités auxquelles les consorts Basso et Faletti ont été reconnus avoir droit sont augmentées d'une somme de 12.366^{f},65. Les sommes dues aux requérants, tant en vertu des arrêtés du

conseil de préfecture que de la disposition qui précède, porteront intérêts à 5 p. 100 à dater du 31 mars 1883. Les intérêts échus au profit des consorts Basso et Faletti aux dates des 9 juin 1887, 30 novembre 1891, 7 décembre 1892, seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir de chacune desdites dates. Surplus des conclusions de la requête et recours incident du ministre des travaux publics rejetés. Les dépens seront supportés par l'État.)

(N° 129)

[30 juin 1893]

Travaux publics. — Décompte définitif. — Demande en rectification. Absence de production du décompte contesté. — (Sieur Besson contre commune de Cours.)

La demande d'une commune en rectification d'un décompte définitif pour erreurs matérielles n'est pas recevable lorsque le décompte signé de l'entrepreneur n'est pas produit. Il ne peut être fait état d'un décompte signé seulement par l'architecte.

Considérant que devant le conseil de préfecture la commune de Cours soutenait qu'elle avait payé en trop au sieur Besson, entrepreneur des travaux de restauration de son église, une somme de 806f,78 et en réclamait le remboursement;

Considérant que si, même après le règlement du solde des travaux, la commune pouvait encore, pour cause d'omissions ou d'erreurs matérielles, revenir sur le décompte définitif, régulièrement approuvé et accepté par l'entrepreneur, il lui incombait d'établir devant le conseil de préfecture, par la production de ce décompte lui-même et toutes autres justifications utiles, la preuve des omissions ou erreurs alléguées; qu'il résulte des constatations de l'arrêté attaqué que la commune n'a pas produit devant le conseil de préfecture, pas plus d'ailleurs qu'elle en produit devant le Conseil d'État, le décompte soumis à l'acceptation de l'entrepreneur et revêtu de sa signature; que, dans ces circonstances, le sieur Besson est fondé à soutenir que cette production ne peut être mise à sa charge; que c'est à tort que, pour y suppléer, le conseil de préfecture a fait état contre lui d'un prétendu décompte ne portant que la signature de l'archi-

tecte, et que, par suite, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de rejeter la demande de la commune... (Arrêté annulé; sieur Besson déchargé des condamnations prononcées contre lui. Commune condamnée aux dépens.)

(N° 130)

[30 juin 1893]

Travaux publics. — Dommages causés à une personne. — Caractère de marché de travaux publics. — Compétence. — Tentes-abris de l'Exposition. — (Sieur Cauvin-Yvose contre dame veuve Mamet.)

Compétence. — Le contrat relatif aux travaux de pose et d'entretien des tentes-abris pendant la durée de l'Exposition et stipulant que l'entrepreneur reprendra, après la fermeture, les matériaux fournis par lui, doit-il être considéré comme un marché de fournitures sur un marché de travaux publics? — Rés. dans le dernier sens. — En conséquence, le conseil de préfecture est compétent pour déclarer l'entrepreneur responsable du dommage causé à une personne par un accident provenant de la mauvaise exécution des travaux.

Dommages causés à une personne par la chute, pendant son passage de cartouches décoratifs posés par un entrepreneur de travaux publics.

Procédure. — Motifs. — L'arrêté par lequel le conseil de préfecture se déclare compétent pour statuer sur une demande en dommages-intérêts, est suffisamment motivé lorsqu'il vise la loi du 28 pluviôse an VIII et déclare que l'accident dommageable est la conséquence de l'exécution défectueuse de travaux publics.

SUR LES CONCLUSIONS *du requérant tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué comme non motivé sur la question de compétence:*

Considérant qu'il résulte des termes de l'arrêté attaqué que le conseil de préfecture a reconnu que l'accident survenu à la dame Mamet était la conséquence d'une malfaçon dans l'exécution d'un travail public à la charge du sieur Cauvin-Yvose, et a, par ce motif, en vertu des dispositions de la loi de pluviôse an VIII, visée par son arrêté, retenu le jugement de l'affaire; que, dans ces circonstances, il y a lieu de rejeter les conclusions du requé-

rant, tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué pour défaut de motifs;

Sur la compétence :

Considérant que le contrat passé avec le sieur Cauvin-Yvose met à sa charge l'exécution des travaux de pose et d'entretien des tentes-abris pendant la durée de l'Exposition; que, par suite, il constitue un marché de travaux publics et que l'obligation imposée par l'État au requérant de reprendre, après la fermeture de l'Exposition, les matériaux qu'il avait fournis, n'est pas de nature à modifier l'essence de cette convention et ne saurait la faire considérer comme un marché de fournitures;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport de l'architecte Marbeau, que l'orage survenu le 2 juin 1889, qui n'a arraché que deux des nombreux cartouches qui décoraient les galeries de l'Exposition, n'a pas présenté le caractère d'un fait de force majeure; que la chute de ces cartouches doit être attribuée à un défaut dans leur mode d'attache, imputable au sieur Cauvin-Yvose; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a déclaré cet entrepreneur garant des condamations qui pourraient être prononcées contre l'État, au profit de la dame Mamet... (Requête rejetée. Dépens exposés par la dame Mamet supportés par le sieur Cauvin-Yvose.)

(N° 131)

[30 juin 1893]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Zone de prohibition. — Aires de meules établies avant la construction de la ligne. — (Ministre des travaux publics contre sieur Bourdais.)

On ne peut pas supprimer, sans indemnité, des meules établies, dans la zone de prohibition, avant l'établissement d'une voie ferrée, par le motif qu'elles se renouvellent chaque année, alors que les aires sur lesquelles elles sont placées ont un caractère permanent (*).

Considérant que, aux termes de l'article 10 de la loi du 15 juil-

(*) Voy. Table de 1859-1874, t. II, p. 772.

let 1845, les amas de matériaux combustibles existant au moment de l'établissement d'un chemin de fer dans la zone de prohibition établie par la loi ne peuvent être supprimés que moyennant une juste indemnité;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le dépôt de paille du sieur Bourdais sur un terrain contigu à la voie ferrée existait au moment de l'établissement de cette voie; que, si les meules qui le composent sont renouvelées annuellement, il a été reconnu par les agents mêmes de la compagnie du chemin de fer que l'emplacement sur lequel sont établies ces meules constitue une aire préparée pour les recevoir et portant des fonds de meule permanents; que, dans ces circonstances, le ministre des travaux publics n'est pas fondé à demander que le sieur Bourdais soit condamné à supprimer, sans indemnité, le dépôt constaté par le procès-verbal ci-dessus visé... (Rejet.)

(N° 132)

[7 juillet 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Mise en régie. — Clauses et conditions générales du 25 novembre 1876. — (Ministre de la guerre contre sieur Woelfflé.)

Art. 35, § 3. — Inexécution partielle d'ordres de service tenant à des circonstances indépendantes de la volonté de l'entrepreneur, et qui étaient imprévues au moment de la notification des ordres; absence d'observations de la part de l'entrepreneur; article 35, § 3, néanmoins inapplicable. Retards dans l'exécution non imputables à l'impuissance, au mauvais vouloir, ou à la négligence de l'entrepreneur. Mise en régie non justifiée.

. . . . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'avis unanime des experts que l'entrepreneur s'est conformé dans la mesure du possible aux ordres de service donnés par les officiers du génie, notamment aux ordres n°s 10 à 15 spécialement visés par les actes de mise en demeure et de mise en régie; que l'inexécution partielle de ces ordres tient à des circonstances indépendantes de la volonté du sieur Woelfflé et qui étaient imprévues au moment où ces ordres ont été notifiés à ce dernier;

que le ministre n'est dès lors pas fondé à se prévaloir de l'article 35, paragraphe 3, du cahier des clauses et conditions générales de 1876 pour soutenir que, faute par le sieur Woelfflé d'avoir fait ses réserves au sujet des indications contenues dans ces ordres dans les cinq jours qui ont suivi leur notification, il doit être réputé les avoir acceptés avec toutes leurs conséquences et que la mise en régie est justifiée par le fait seul de leur inexécution dans les conditions ci-dessus rappelées;

Considérant, d'autre part, qu'il est établi également par l'instruction que les retards dont s'est plaint l'administration dans l'exécution des travaux ne peuvent être attribués à l'impuissance, au mauvais vouloir ou à la négligence du sieur Woelfflé; qu'il résulte de ce qui précède que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que la mise en régie de l'entreprise du sieur Woelfflé n'était pas justifiée... (Recours du ministre rejeté. L'État supportera les dépens exposés par le sieur Woelfflé.)

(N° 153)

[7 juillet 1893]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Marché couvert. Poissonnerie. — (Sieurs Moreau frères contre ville des Sables-d'Olonne.)

Décompte. — L'approbation donnée au décompte par l'architecte n'est pas de nature à engager la commune (II).

Travaux supplémentaires non approuvés — profitables à la commune; dépenses mises à la charge de cette dernière; — non profitables, laissés au compte des entrepreneurs (III).

Retards dans l'instruction de l'affaire. Dommages-intérêts à la charge de l'entrepreneur (IV).

Procédure. — Expertise poursuivie en l'absence des parties et de l'un des experts; rejet; l'entrepreneur a été convoqué à la séance (I).

Double degré de juridiction. — Non-recevabilité d'une demande formée pour la première fois devant le Conseil d'État.

. . . . . .

I. Sur le moyen tiré *de ce que l'expertise aurait été irrégu-*

lière, deux des experts ayant procédé aux opérations en dehors de la présence des sieurs Moreau et du troisième expert :

Considérant que les requérants ne sont pas fondés à contester de ce chef la régularité de l'expertise aux opérations de laquelle ils ont été préalablement convoqués;

II. *Sur le moyen tiré de ce que le décompte ayant été vérifié et approuvé par l'architecte conformément à l'article 4 du traité du 14 juin 1884, la ville ne pouvait plus lui faire subir aucune réduction :*

Considérant que l'approbation donnée par l'architecte au décompte n'était pas de nature à engager la ville; qu'ainsi c'est avec raison que ce moyen a été rejeté par le conseil de préfecture;

III. *Sur le montant du décompte :*

Considérant que les requérants soutiennent que tous les travaux supplémentaires exécutés par eux devaient leur être payés par la ville;

Mais considérant qu'il résulte des termes de l'arrêté attaqué que le conseil de préfecture a distingué, parmi les ouvrages supplémentaires non approuvés, ceux qui n'avaient pas été profitables à la ville, laissant ceux-ci à la charge des entrepreneurs, et ceux dont elle avait tiré profit, ordonnant que le prix en serait payé aux sieurs Moreau, et que les requérants ne justifient pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de ces travaux en réduisant le décompte à 69.859f,59;

Sur les dommages-intérêts réclamés par les sieurs Moreau :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est avec raison que, dans les circonstances de l'affaire, le conseil de préfecture a condamné les sieurs Moreau au payement d'une somme de 326f,45 de dommages-intérêts au profit de la ville des Sables-d'Olonne, à raison des retards apportés par les entrepreneurs dans l'instruction de l'affaire; qu'ainsi ils ne sont pas fondés à en réclamer contre la ville;

Sur le recours incident de la ville tendant à ce que les entrepreneurs soient condamnés à de plus amples dommages-intérêts pour d'autres causes, et par voie de conséquence, au payement d'une partie des dépens :

Considérant que cette demande est présentée pour la première fois et directement devant le Conseil d'État; que, dès lors, elle n'est pas recevable;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que c'est avec raison qu'ils ont été mis par l'ar-

rêté attaqué, dans la proportion des huit dixièmes, à la charge des sieurs Moreau... (Rejet avec dépens, sauf ceux du recours incident qui resteront à la charge de la ville.)

(N° 134)

[7 juillet 1893]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Mairie. — (Commune de Decazeville contre sieurs Couderc, Pons et Monteillet.)

Art. 10. *Changement de carrières sans ordre de l'architecte : insuffisance des carrières prévues au cahier des charges non justifiée. Rejet* (*IV, h*).

Art. 30. *Résiliation. — Augmentation de plus d'un sixième dans la masse des travaux : résiliation accordée sans indemnité* (*III*).

Art. 34. *Résiliation par suite de cessation absolue des travaux ordonnée par l'administration. Rejet : l'entrepreneur a abandonné lui-même les chantiers* (*III*).

Effondrement d'un mur au cours des travaux : deux ouvriers tués, accident causé par le défaut de surveillance de l'architecte et par la faute de l'entrepreneur qui a manqué aux règles les plus élémentaires de la construction : responsabilité partagée (*I*).

Interruption des travaux pendant quatre ans à la suite d'un accident survenu au cours des travaux : demande d'indemnité formée par la commune. Rejet : il lui appartenait de prendre les mesures nécessaires pour assurer la reprise des travaux (*II*).

Sujétions. — Emploi du mortier de chaux hydraulique sur l'ordre de l'architecte : prix du bordereau pour cette maçonnerie accordé (*IV, a*).

— Fouilles poussées à 20 *mètres au lieu de* 4^{m},20 *: allocation d'un prix nouveau* (*IV, c*).

— Diminution en cours d'exécution dans le cube de la maçonnerie de pierre de taille sans que la surface de parement ait été modifiée ; prix nouveau alloué (*IV, e*).

— Exécution de fondation avec embarras d'étais : faux frais prévus dans le prix du bordereau. Rejet (*IV, d*).

Travaux exécutés en régie, non inscrits au décompte; prix alloué à l'entrepreneur (IV, b).

Travaux supplémentaires exécutés conformément aux ordres de l'architecte : prix dû à l'entrepreneur (IV, f).

. . . . . .

CONSIDÉRANT que les deux requêtes ci-dessus visées sont dirigées contre deux arrêtés du conseil de préfecture du département de l'Aveyron, qui ont statué notamment sur la responsabilité des diverses parties en cause à raison de l'accident survenu le 26 décembre 1887 à l'hôtel de ville de Decazeville alors en construction ; que, à raison de leur connexité, il y a lieu de joindre ces deux requêtes pour y être statué par une seule décision ;

I. *Sur les conclusions de la commune de Decazeville contre les sieurs Couderc, Pons et Monteillet et sur celles du recours incident du sieur Couderc en ce qui concerne la responsabilité de l'accident du 26 décembre 1887 :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment des expertises auxquelles il a été procédé, que la chute du mur qui s'est effondré à cette date ne peut être attribuée à des défectuosités dans les travaux dont le sieur Monteillet, entrepreneur des charpentes, avait été chargé ; que cet accident doit être imputé exclusivement à des fautes du sieur Couderc, entrepreneur des maçonneries, et du sieur Pons, architecte ; que, si on peut relever à la charge de ce dernier un défaut de direction et de surveillance dont les conséquences ont été d'autant plus fâcheuses que l'exécution du plan adopté exigeait des précautions particulières, la majeure part de responsabilité incombe au sieur Couderc dont les maçonneries, notamment celles de l'arceau de porte qui a cédé, étaient, d'après les rapports des experts, contraires aux règles les plus élémentaires de la construction ; que, dans ces circonstances, il y a lieu de rejeter le recours de la commune contre l'arrêté du 30 juillet 1890 qui a mis le sieur Monteillet hors de cause et condamné la commune aux frais d'expertise dans l'instance engagée entre elle et cet entrepreneur et, réformant l'arrêté du 17 avril 1891, de décider que les sieurs Couderc et Pons sont responsables, le premier jusqu'à concurrence de deux tiers et le second d'un tiers, de l'accident qui s'est produit ; qu'en conséquence, le sieur Couderc devra payer à la commune la somme de 1.333f,33, et l'architecte celle de 666f,66 pour faire face aux frais de reconstruction du mur écroulé ainsi que des ouvrages endommagés par sa chute, et qu'en outre le sieur Pons

devra rembourser au sieur Couderc la somme de 2.000 francs, représentant le tiers des pertes de matériel et des dépenses diverses, autres que les frais de réfection du mur que ledit accident a entraînées pour cet entrepreneur;

II. *En ce qui concerne la demande d'indemnité de la commune fondée sur le préjudice qui serait résulté pour elle de l'interruption des travaux pendant quatre ans à la suite de l'accident du 26 décembre 1887 et notamment de dégradations de la construction pendant ce laps de temps :*

Considérant qu'il appartenait à la commune de prendre les mesures nécessaires en vue de la reprise des travaux après l'accident; que, dès lors, lesdites demandes d'indemnité ne sauraient être accueillies ;

III. *En ce qui concerne la résiliation du marché du sieur Couderc et les demandes d'indemnité formulées par cet entrepreneur à l'occasion de cette résiliation :*

Considérant que le sieur Couderc n'est pas fondé à prétendre qu'il a droit à la résiliation de son marché par application de l'article 34 des clauses et conditions générales de 1866 applicables à son entreprise; qu'en effet, il a abandonné ses chantiers et interrompu lui-même les travaux à la suite de l'accident dont il a été ci-dessus parlé ; que c'est à bon droit, au contraire, que ledit marché a été résilié, sur la demande subsidiaire de cet entrepreneur, conformément aux dispositions de l'article 30 des clauses et conditions générales précitées, pour augmentation de plus d'un sixième dans la masse des travaux et que, par suite, la demande d'indemnité de résiliation formulée par le sieur Couderc a été, avec raison, rejetée par le conseil de préfecture;

IV. Sur le règlement du décompte de l'entreprise du sieur Couderc :

(*a*) *En ce qui concerne les maçonneries avec mortier de chaux hydraulique :*

Considérant qu'il résulte des conclusions de l'expert désigné par le conseil de préfecture qu'une partie des maçonneries des fondations a été construite avec du mortier de chaux hydraulique, conformément aux ordres donnés à l'entrepreneur par le sieur Gaffard, représentant autorisé de l'architecte ; que ce travail doit être payé au prix fixé au bordereau sous le n° 6 pour cette nature d'ouvrage et que la commune de Decazeville ne justifie pas que le conseil de préfecture ait fait une évaluation exagérée du cube de maçonnerie ainsi exécuté en allouant au sieur Couderc une somme de 2.800 francs en sus de celle portée

au décompte pour ce volume de maçonnerie comptée comme maçonnerie avec mortier de chaux grasse ;

(*b*) *En ce qui concerne la somme de* 800 *francs allouée par le conseil de préfecture pour épuisements et travaux divers :*

Considérant qu'il résulte des constatations des experts que l'entrepreneur a effectué en régie divers travaux dont le prix ne figure pas au décompte et qu'il n'est pas justifié par la commune que la somme de 800 francs allouée de ce chef au sieur Couderc, conformément aux conclusions de l'expert désigné par le conseil de préfecture, soit exagérée ;

(*c*) *En ce qui concerne la plus-value de* 11.400 *francs allouée pour les déblais des fouilles de fondations :*

Considérant qu'il est établi par l'instruction que le prix unique fixé au bordereau pour les déblais de terre et de rocher tendre a toute profondeur avait été calculé en tenant compte d'une profondeur maxima de $4^m,20$ indiquée par erreur dans une des pièces du projet, alors que les fouilles devaient être poussées jusqu'à une profondeur de 20 mètres ; que les experts ont été unanimes à reconnaître l'insuffisance de ce prix pour les déblais dont la fouille a excédé la profondeur de $4^m,20$; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que l'entrepreneur avait droit à un prix nouveau pour ces derniers déblais ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte également de l'instruction qu'en fixant ce prix nouveau, conformément aux conclusions de l'expert désigné par le conseil de préfecture, l'arrêté attaqué a tenu compte de toutes les difficultés que le sieur Couderc a rencontrées dans l'exécution desdits déblais et, qu'en outre, pour les déblais exécutés à moins de $4^m,20$ de profondeur, cet entrepreneur n'a subi aucune sujétion imprévue ; que, dès lors, il y a lieu de rejeter tant les conclusions de la commune tendant à la suppression de la plus-value allouée par le conseil de préfecture pour les déblais des fouilles de fondations que celles du recours incident tendant à en faire porter le montant à $24.339^f,05$;

(*d*) *Sur les conclusions du sieur Couderc tendant à l'allocation d'une indemnité de* $2.732^f,24$ *pour exécution des maçonneries de fondations avec embarras d'étais :*

Considérant que les prix portés au bordereau pour les maçonneries des fondations comprennent, aux termes de l'article 29 du cahier des charges, une plus-value pour tous les faux frais qui peuvent résulter des travaux ; que l'exécution avec embarras d'étais des maçonneries des fondations n'a pas constitué une

sujétion imprévue et que, dès lors, l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer aucune indemnité de ce chef;

(*e*) *En ce qui concerne le prix alloué à l'entrepreneur pour la maçonnerie en pierres de taille :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par suite de modifications apportées au projet primitif qui avait servi de base au marché, le cube de la maçonnerie en pierres de taille a été diminué dans une proportion notable sans qu'une diminution correspondante en soit résultée quant à la surface de parement de cette maçonnerie; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé d'appliquer les prix prévus au bordereau pour la maçonnerie en pierres de taille; qu'en effet, ces prix fixés par mètre cube et comprenant toutes fournitures et tailles avaient été établis en vue d'un rapport déterminé entre les cubes et les surfaces et que ce rapport s'est trouvé modifié, au détriment du sieur Couderc, par suite des conditions nouvelles du travail;

Considérant, d'ailleurs, que ni la commune ni le sieur Couderc ne justifient que le prix nouveau fixé par le conseil de préfecture, conformément aux conclusions de l'expert désigné par ledit conseil, ait été inexactement calculé; qu'il y a lieu, dès lors, de rejeter tant les conclusions du recours principal que celles du recours incident sur ce point;

(*f*) *En ce qui concerne les massifs des escaliers :*

Considérant que le conseil de préfecture s'est fondé, pour accorder au sieur Couderc le prix de ce travail supplémentaire, sur ce qui avait été fait conformément aux indications de l'architecte de la commune; qu'il n'est pas produit de justifications de nature à établir que ces constatations de l'arrêté attaqué soient inexactes et que, dès lors, la commune a été à bon droit condamnée à payer cet ouvrage;

(*g*) *Sur les conclusions du recours principal et sur celles du recours incident en ce qui concerne le montant des indemnités allouées au sieur Couderc pour transport des déblais, changement de carrière des pierres de taille et reprise en sous-œuvre du mur postérieur :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en condamnant la commune à payer de ces différents chefs les sommes de 5.170 fr., 11.550 francs et 2.300 francs, l'arrêté attaqué a fait une exacte évaluation des indemnités auxquelles le sieur Couderc a droit et dont le principe même n'est d'ailleurs pas contesté; que ces sommes doivent donc être maintenues au décompte;

(*h*) *Sur les conclusions du recours incident tendant à l'allocation au sieur Couderc d'une indemnité de* 10.500 *francs à raison du changement des carrières dans lesquelles devaient être pris les moellons ordinaires :*

Considérant qu'aux termes du cahier des charges de l'entreprise, les moellons devaient provenir des meilleures carrières du pays ; que le sieur Couderc ne justifie ni de l'insuffisance des carrières du pays pour fournir les moellons nécessaires à la construction, ni d'aucun ordre écrit lui ayant prescrit de substituer les moellons des carrières de Vivier aux matériaux prévus au devis ; que, dès lors, par application de l'article 10 des clauses et conditions générales, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de réclamation ;

(*i*) *Sur les intérêts des sommes dues par la commune au sieur Couderc :*

Considérant que cet entrepreneur a demandé, le 11 juillet 1890, les intérêts des sommes qui lui étaient dues par la commune ; que c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de faire droit à cette demande et a décidé que les intérêts courraient à son profit seulement à partir de la date de son arrêté ;

(*j*) *Sur les intérêts des intérêts des mêmes sommes :*

Considérant que le sieur Couderc les a demandés devant le Conseil d'État le 6 avril 1893, qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts ; que ladite demande doit donc être accueillie ;

V. *Sur la demande d'intérêts de la commune :*

Considérant que la commune ne justifie pas avoir payé au sieur Couderc une somme supérieure à celle qui lui est due en vertu de la présente décision ; que, dès lors, ladite demande d'intérêts de la commune ne saurait en l'état être accueillie ;

VI. *En ce qui concerne les frais de l'expertise à laquelle il a été procédé dans l'instance pendante entre la commune et les sieurs Couderc et Pons :*

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu, réformant l'arrêté attaqué, de mettre les frais d'expertise, pour deux tiers, à la charge de la commune, et pour un tiers, par égales portions, à la charge des sieurs Couderc et Pons... (Requête de la commune rejetée. Le décompte de l'entreprise du sieur Couderc, déduction faite de la somme de 4.500 francs pour malfaçons, et de la somme de 1.333^{f},33 mise à la charge de cet entrepreneur pour sa part dans les frais de réfection du mur écroulé, est fixé à 124.556^{f},31. En conséquence, la commune de

que le ministre n'est dès lors pas fondé à se prévaloir de l'article 35, paragraphe 3, du cahier des clauses et conditions générales de 1876 pour soutenir que, faute par le sieur Woelfflé d'avoir fait ses réserves au sujet des indications contenues dans ces ordres dans les cinq jours qui ont suivi leur notification, il doit être réputé les avoir acceptés avec toutes leurs conséquences et que la mise en régie est justifiée par le fait seul de leur inexécution dans les conditions ci-dessus rappelées;

Considérant, d'autre part, qu'il est établi également par l'instruction que les retards dont s'est plaint l'administration dans l'exécution des travaux ne peuvent être attribués à l'impuissance, au mauvais vouloir ou à la négligence du sieur Woelfflé; qu'il résulte de ce qui précède que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que la mise en régie de l'entreprise du sieur Woelfflé n'était pas justifiée... (Recours du ministre rejeté. L'État supportera les dépens exposés par le sieur Woelfflé.)

(N° 153)

[7 juillet 1893]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Marché couvert. Poissonnerie. — (Sieurs Moreau frères contre ville des Sables-d'Olonne.)

Décompte. — L'approbation donnée au décompte par l'architecte n'est pas de nature à engager la commune (II).

Travaux supplémentaires non approuvés — profitables à la commune; dépenses mises à la charge de cette dernière; — non profitables, laissés au compte des entrepreneurs (III).

Retards dans l'instruction de l'affaire. Dommages-intérêts à la charge de l'entrepreneur (IV).

Procédure. — Expertise poursuivie en l'absence des parties et de l'un des experts; rejet; l'entrepreneur a été convoqué à la séance (I).

Double degré de juridiction. — Non-recevabilité d'une demande formée pour la première fois devant le Conseil d'État.

. . . . . .

I. Sur le moyen tiré *de ce que l'expertise aurait été irrégu-*

lière, deux des experts ayant procédé aux opérations en dehors de la présence des sieurs Moreau et du troisième expert :

Considérant que les requérants ne sont pas fondés à contester de ce chef la régularité de l'expertise aux opérations de laquelle ils ont été préalablement convoqués;

II. *Sur le moyen tiré de ce que le décompte ayant été vérifié et approuvé par l'architecte conformément à l'article 4 du traité du 14 juin 1884, la ville ne pouvait plus lui faire subir aucune réduction :*

Considérant que l'approbation donnée par l'architecte au décompte n'était pas de nature à engager la ville; qu'ainsi c'est avec raison que ce moyen a été rejeté par le conseil de préfecture;

III. *Sur le montant du décompte :*

Considérant que les requérants soutiennent que tous les travaux supplémentaires exécutés par eux devaient leur être payés par la ville;

Mais considérant qu'il résulte des termes de l'arrêté attaqué que le conseil de préfecture a distingué, parmi les ouvrages supplémentaires non approuvés, ceux qui n'avaient pas été profitables à la ville, laissant ceux-ci à la charge des entrepreneurs, et ceux dont elle avait tiré profit, ordonnant que le prix en serait payé aux sieurs Moreau, et que les requérants ne justifient pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de ces travaux en réduisant le décompte à 69.859f,59;

Sur les dommages-intérêts réclamés par les sieurs Moreau :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est avec raison que, dans les circonstances de l'affaire, le conseil de préfecture a condamné les sieurs Moreau au payement d'une somme de 326f,45 de dommages-intérêts au profit de la ville des Sables-d'Olonne, à raison des retards apportés par les entrepreneurs dans l'instruction de l'affaire; qu'ainsi ils ne sont pas fondés à en réclamer contre la ville;

Sur le recours incident de la ville tendant à ce que les entrepreneurs soient condamnés à de plus amples dommages-intérêts pour d'autres causes, et par voie de conséquence, au payement d'une partie des dépens :

Considérant que cette demande est présentée pour la première fois et directement devant le Conseil d'État; que, dès lors, elle n'est pas recevable;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que c'est avec raison qu'ils ont été mis par l'ar-

rêté attaqué, dans la proportion des huit dixièmes, à la charge des sieurs Moreau... (Rejet avec dépens, sauf ceux du recours incident qui resteront à la charge de la ville.)

(N° 134)

[7 juillet 1893]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Mairie. — (Commune de Decazeville contre sieurs Couderc, Pons et Monteillet.)

Art. 10. *Changement de carrières sans ordre de l'architecte : insuffisance des carrières prévues au cahier des charges non justifiée. Rejet* (*IV*, *h*).

Art. 30. *Résiliation. — Augmentation de plus d'un sixième dans la masse des travaux : résiliation accordée sans indemnité* (*III*).

Art. 34. *Résiliation par suite de cessation absolue des travaux ordonnée par l'administration. Rejet : l'entrepreneur a abandonné lui-même les chantiers* (*III*).

Effondrement d'un mur au cours des travaux : deux ouvriers tués, accident causé par le défaut de surveillance de l'architecte et par la faute de l'entrepreneur qui a manqué aux règles les plus élémentaires de la construction : responsabilité partagée (*I*).

Interruption des travaux pendant quatre ans à la suite d'un accident survenu au cours des travaux : demande d'indemnité formée par la commune. Rejet : il lui appartenait de prendre les mesures nécessaires pour assurer la reprise des travaux (*II*).

Sujétions. — Emploi du mortier de chaux hydraulique sur l'ordre de l'architecte : prix du bordereau pour cette maçonnerie accordé (*IV*, *a*).

— Fouilles poussées à 20 *mètres au lieu de* 4^{m},20 *: allocation d'un prix nouveau* (*IV*, *c*).

— Diminution en cours d'exécution dans le cube de la maçonnerie de pierre de taille sans que la surface de parement ait été modifiée ; prix nouveau alloué (*IV*, *e*).

— Exécution de fondation avec embarras d'étais : faux frais prévus dans le prix du bordereau. Rejet (*IV*, *d*).

Travaux exécutés en régie, non inscrits au décompte; prix alloué à l'entrepreneur (*IV, b*).

Travaux supplémentaires exécutés conformément aux ordres de l'architecte : prix dû à l'entrepreneur (*IV, f*).

. . . . . .

Considérant que les deux requêtes ci-dessus visées sont dirigées contre deux arrêtés du conseil de préfecture du département de l'Aveyron, qui ont statué notamment sur la responsabilité des diverses parties en cause à raison de l'accident survenu le décembre 1887 à l'hôtel de ville de Decazeville alors en construction ; que, à raison de leur connexité, il y a lieu de joindre ces deux requêtes pour y être statué par une seule décision ;

I. *Sur les conclusions de la commune de Decazeville contre les sieurs Couderc, Pons et Monteillet et sur celles du recours incident du sieur Couderc en ce qui concerne la responsabilité de l'accident du* 26 *décembre* 1887 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment des expertises auxquelles il a été procédé, que la chute du mur qui s'est effondré à cette date ne peut être attribuée à des défectuosités dans les travaux dont le sieur Monteillet, entrepreneur des charpentes, avait été chargé ; que cet accident doit être imputé exclusivement à des fautes du sieur Couderc, entrepreneur des maçonneries, et du sieur Pons, architecte ; que, si on peut relever à la charge de ce dernier un défaut de direction et de surveillance dont les conséquences ont été d'autant plus fâcheuses que l'exécution du plan adopté exigeait des précautions particulières, la majeure part de responsabilité incombe au sieur Couderc dont les maçonneries, notamment celles de l'arceau de porte qui a cédé, étaient, d'après les rapports des experts, contraires aux règles les plus élémentaires de la construction ; que, dans ces circonstances, il y a lieu de rejeter le recours de la commune contre l'arrêté du 30 juillet 1890 qui a mis le sieur Monteillet hors de cause et condamné la commune aux frais d'expertise dans l'instance engagée entre elle et cet entrepreneur et, réformant l'arrêté du 17 avril 1891, de décider que les sieurs Couderc et Pons sont responsables, le premier jusqu'à concurrence de deux tiers et le second d'un tiers, de l'accident qui s'est produit ; qu'en conséquence, le sieur Couderc devra payer à la commune la somme de 1.333f,33, et l'architecte celle de 666f,66 pour faire face aux frais de reconstruction du mur écroulé ainsi que des ouvrages endommagés par sa chute, et qu'en outre le sieur Pons

devra rembourser au sieur Couderc la somme de 2.000 francs, représentant le tiers des pertes de matériel et des dépenses diverses, autres que les frais de réfection du mur que ledit accident a entraînées pour cet entrepreneur;

II. *En ce qui concerne la demande d'indemnité de la commune fondée sur le préjudice qui serait résulté pour elle de l'interruption des travaux pendant quatre ans à la suite de l'accident du 26 décembre 1887 et notamment de dégradations de la construction pendant ce laps de temps :*

Considérant qu'il appartenait à la commune de prendre les mesures nécessaires en vue de la reprise des travaux après l'accident; que, dès lors, lesdites demandes d'indemnité ne sauraient être accueillies ;

III. *En ce qui concerne la résiliation du marché du sieur Couderc et les demandes d'indemnité formulées par cet entrepreneur à l'occasion de cette résiliation :*

Considérant que le sieur Couderc n'est pas fondé à prétendre qu'il a droit à la résiliation de son marché par application de l'article 34 des clauses et conditions générales de 1866 applicables à son entreprise; qu'en effet, il a abandonné ses chantiers et interrompu lui-même les travaux à la suite de l'accident dont il a été ci-dessus parlé; que c'est à bon droit, au contraire, que ledit marché a été résilié, sur la demande subsidiaire de cet entrepreneur, conformément aux dispositions de l'article 30 des clauses et conditions générales précitées, pour augmentation de plus d'un sixième dans la masse des travaux et que, par suite, la demande d'indemnité de résiliation formulée par le sieur Couderc a été, avec raison, rejetée par le conseil de préfecture;

IV. Sur le règlement du décompte de l'entreprise du sieur Couderc :

(*a*) *En ce qui concerne les maçonneries avec mortier de chaux hydraulique :*

Considérant qu'il résulte des conclusions de l'expert désigné par le conseil de préfecture qu'une partie des maçonneries des fondations a été construite avec du mortier de chaux hydraulique, conformément aux ordres donnés à l'entrepreneur par le sieur Gaffard, représentant autorisé de l'architecte ; que ce travail doit être payé au prix fixé au bordereau sous le n° 6 pour cette nature d'ouvrage et que la commune de Decazeville ne justifie pas que le conseil de préfecture ait fait une évaluation exagérée du cube de maçonnerie ainsi exécuté en allouant au sieur Couderc une somme de 2.800 francs en sus de celle portée

au décompte pour ce volume de maçonnerie comptée comme maçonnerie avec mortier de chaux grasse ;

(b) *En ce qui concerne la somme de* 800 *francs allouée par le conseil de préfecture pour épuisements et travaux divers :*

Considérant qu'il résulte des constatations des experts que l'entrepreneur a effectué en régie divers travaux dont le prix ne figure pas au décompte et qu'il n'est pas justifié par la commune que la somme de 800 francs allouée de ce chef au sieur Couderc, conformément aux conclusions de l'expert désigné par le conseil de préfecture, soit exagérée ;

(c) *En ce qui concerne la plus-value de* 11.400 *francs allouée pour les déblais des fouilles de fondations :*

Considérant qu'il est établi par l'instruction que le prix unique fixé au bordereau pour les déblais de terre et de rocher tendre à toute profondeur avait été calculé en tenant compte d'une profondeur maxima de 4^{m},20 indiquée par erreur dans une des pièces du projet, alors que les fouilles devaient être poussées jusqu'à une profondeur de 20 mètres ; que les experts ont été unanimes à reconnaître l'insuffisance de ce prix pour les déblais dont la fouille a excédé la profondeur de 4^{m},20 ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que l'entrepreneur avait droit à un prix nouveau pour ces derniers déblais ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte également de l'instruction qu'en fixant ce prix nouveau, conformément aux conclusions de l'expert désigné par le conseil de préfecture, l'arrêté attaqué a tenu compte de toutes les difficultés que le sieur Couderc a rencontrées dans l'exécution desdits déblais et, qu'en outre, pour les déblais exécutés à moins de 4^{m},20 de profondeur, cet entrepreneur n'a subi aucune sujétion imprévue ; que, dès lors, il y a lieu de rejeter tant les conclusions de la commune tendant à la suppression de la plus-value allouée par le conseil de préfecture pour les déblais des fouilles de fondations que celles du recours incident tendant à en faire porter le montant à 24.339^{f},05 ;

(d) *Sur les conclusions du sieur Couderc tendant à l'allocation d'une indemnité de* 2.732^{f},24 *pour exécution des maçonneries de fondations avec embarras d'étais :*

Considérant que les prix portés au bordereau pour les maçonneries des fondations comprennent, aux termes de l'article 29 du cahier des charges, une plus-value pour tous les faux frais qui peuvent résulter des travaux ; que l'exécution avec embarras d'étais des maçonneries des fondations n'a pas constitué une

sujétion imprévue et que, dès lors, l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer aucune indemnité de ce chef;

(*e*) *En ce qui concerne le prix alloué à l'entrepreneur pour la maçonnerie en pierres de taille :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par suite de modifications apportées au projet primitif qui avait servi de base au marché, le cube de la maçonnerie en pierres de taille a été diminué dans une proportion notable sans qu'une diminution correspondante en soit résultée quant à la surface de parement de cette maçonnerie ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé d'appliquer les prix prévus au bordereau pour la maçonnerie en pierres de taille ; qu'en effet, ces prix fixés par mètre cube et comprenant toutes fournitures et tailles avaient été établis en vue d'un rapport déterminé entre les cubes et les surfaces et que ce rapport s'est trouvé modifié, au détriment du sieur Couderc, par suite des conditions nouvelles du travail ;

Considérant, d'ailleurs, que ni la commune ni le sieur Couderc ne justifient que le prix nouveau fixé par le conseil de préfecture, conformément aux conclusions de l'expert désigné par ledit conseil, ait été inexactement calculé ; qu'il y a lieu, dès lors, de rejeter tant les conclusions du recours principal que celles du recours incident sur ce point ;

(*f*) *En ce qui concerne les massifs des escaliers :*

Considérant que le conseil de préfecture s'est fondé, pour accorder au sieur Couderc le prix de ce travail supplémentaire, sur ce qui avait été fait conformément aux indications de l'architecte de la commune ; qu'il n'est pas produit de justifications de nature à établir que ces constatations de l'arrêté attaqué soient inexactes et que, dès lors, la commune a été à bon droit condamnée à payer cet ouvrage ;

(*g*) *Sur les conclusions du recours principal et sur celles du recours incident en ce qui concerne le montant des indemnités allouées au sieur Couderc pour transport des déblais, changement de carrière des pierres de taille et reprise en sous-œuvre du mur postérieur :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en condamnant la commune à payer de ces différents chefs les sommes de 5.170 fr., 11.550 francs et 2.300 francs, l'arrêté attaqué a fait une exacte évaluation des indemnités auxquelles le sieur Couderc a droit et dont le principe même n'est d'ailleurs pas contesté ; que ces sommes doivent donc être maintenues au décompte ;

(h) *Sur les conclusions du recours incident tendant à l'allocation au sieur Couderc d'une indemnité de* 10.500 *francs à raison du changement des carrières dans lesquelles devaient être pris les moellons ordinaires :*

Considérant qu'aux termes du cahier des charges de l'entreprise, les moellons devaient provenir des meilleures carrières du pays ; que le sieur Couderc ne justifie ni de l'insuffisance des carrières du pays pour fournir les moellons nécessaires à la construction, ni d'aucun ordre écrit lui ayant prescrit de substituer les moellons des carrières de Vivier aux matériaux prévus au devis ; que, dès lors, par application de l'article 10 des clauses et conditions générales, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de réclamation ;

(i) *Sur les intérêts des sommes dues par la commune au sieur Couderc :*

Considérant que cet entrepreneur a demandé, le 11 juillet 1890, les intérêts des sommes qui lui étaient dues par la commune ; que c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de faire droit à cette demande et a décidé que les intérêts courraient à son profit seulement à partir de la date de son arrêté ;

(j) *Sur les intérêts des intérêts des mêmes sommes :*

Considérant que le sieur Couderc les a demandés devant le Conseil d'État le 6 avril 1893, qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts ; que ladite demande doit donc être accueillie ;

V. *Sur la demande d'intérêts de la commune :*

Considérant que la commune ne justifie pas avoir payé au sieur Couderc une somme supérieure à celle qui lui est due en vertu de la présente décision ; que, dès lors, ladite demande d'intérêts de la commune ne saurait en l'état être accueillie ;

VI. *En ce qui concerne les frais de l'expertise à laquelle il a été procédé dans l'instance pendante entre la commune et les sieurs Couderc et Pons :*

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu, réformant l'arrêté attaqué, de mettre les frais d'expertise, pour deux tiers, à la charge de la commune, et pour un tiers, par égales portions, à la charge des sieurs Couderc et Pons... (Requête de la commune rejetée. Le décompte de l'entreprise du sieur Couderc, déduction faite de la somme de 4.500 francs pour malfaçons, et de la somme de 1.333f,33 mise à la charge de cet entrepreneur pour sa part dans les frais de réfection du mur écroulé, est fixé à 124.556f,31. En conséquence, la commune de

Decazeville payera ladite somme au sieur Couderc, sous déduction de 98.794f,50 payés à titre d'acompte à la date du 17 avril 1891 et des acomptes qu'elle justifiera avoir payés depuis cette date, avec les intérêts à partir du 11 juillet 1890 et les intérêts des intérêts à partir du 6 avril 1893. Le sieur Pons payera à la commune la somme de 666f,66, et au sieur Couderc la somme de 2.000 francs avec intérêts à partir du 17 avril 1891. Les frais d'expertise dans l'instance engagée entre la commune et les sieurs Couderc et Pons sont mis, pour deux tiers, à la charge de la commune, et pour le surplus, par égales portions, à la charge des sieurs Couderc et Pons. Arrêté réformé en ce qu'il a dè contraire. Surplus des conclusions de la commune et de celles du recours incident du sieur Couderc rejeté. Les dépens de l'affaire n° 76.781 sont mis à la charge de la commune; les dépens de l'affaire n° 76.496 seront supportés, pour trois quarts, par portions égales, par les sieurs Couderc et Pons, pour le surplus, par la commune, à l'exception de ceux du recours incident du sieur Couderc qui resteront à la charge de ce dernier.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre criminelle)

(N° 135)

[16 juin 1893]

Voie publique. — 1° Adjudicataire de l'enlèvement des boues et immondices. — Cahier des charges. — 2° Pouvoirs de l'autorité municipale. — Propriétés privées ouvertes au public. — (Sieur Eugène Étienne.)

1° *Lorsque le cahier des charges intervenu entre une ville et l'adjudicataire de l'enlèvement des boues et immondices prescrit d'enlever « les boues, degrais de chaussées empierrées, ordures, immondices..., poussières, cendres, suies... et détritus divers, en un mot tout ce qui est abandonné sur la voie publique », cette disposition s'applique à la sciure de bois apportée sur une place publique par l'entrepreneur d'un cirque.*

2° *Les pouvoirs de l'autorité municipale relatifs à la police, à la sûreté et à la salubrité des voies publiques s'appliquent indifféremment aux rues qui font partie du domaine public communal et à celles qui, demeurées propriétés privées, ont été, du consentement de leurs propriétaires, ouvertes au public et assimilées ainsi à la voie publique.*

La Cour,

. . . . . .

Sur le premier moyen du pourvoi :

Vu les articles 471, n° 15, du Code pénal, 11 du cahier des charges de l'enlèvement des boues et immondices de la ville de Redon et 161 du Code d'instruction criminelle ;

Attendu qu'Étienne s'est rendu adjudicataire pour trois ans de l'enlèvement des boues et immondices de la ville de Redon, aux termes d'un cahier des charges, en date du 1er août 1890, approuvé par le préfet d'Ille-et-Vilaine, le 13 du même mois ;

Que, traduit devant le tribunal de simple police pour avoir, le 29 octobre 1892, refusé d'enlever des tas de sciure de bois sur une place publique, il a soutenu que, la sciure de bois ayant été apportée sur cette place par l'entrepreneur d'un cirque, l'enlèvement n'en pouvait être laissé à sa charge ; que sa prétention a été accueillie par le juge de police, qui l'a relaxé de ce chef ;

Mais attendu que l'article 11 du cahier des charges d'Étienne dispose : « L'adjudicataire devra également enlever, aux jours indiqués, dans toutes les voies de communication à l'usage du public, les boues, degrais de chaussées empierrées, ordures, immondices..., poussières, cendres, suies... et détritus divers, en un mot tout ce qui est abandonné sur la voie publique » ;

Que les termes généraux et absolus de cette disposition, qui a force de règlement de police, comprennent toutes les espèces d'immondices qui peuvent exister sur la voie publique, sans qu'il y ait lieu de distinguer par qui, ni comment elles y ont été abandonnées ;

D'où il suit qu'en restreignant arbitrairement les obligations auxquelles s'est soumis l'adjudicataire et en refusant, alors qu'il reconnaissait s'être soustrait à ces obligations, de lui faire application de l'article 471, n° 15, du Code pénal, le jugement attaqué a formellement violé les dispositions ci-dessus visées ;

Sur le second moyen, pris de la violation des articles 91, 94 et 97 de la loi du 5 avril 1884, de l'article 471, n° 15, du Code pénal et de l'article 129 du règlement de police de la ville de Redon, en date du 14 février 1844 :

Vu lesdites dispositions, notamment l'article 129 du règlement de police de Redon ainsi conçu : « Il est défendu de laisser stationner des voitures, charrettes, etc., sur la voie publique, soit de jour, soit de nuit, si ce n'est pour le besoin actuel de la circulation » ;

Attendu, en droit, que les pouvoirs de l'autorité municipale relatifs à la police, à la sûreté et à la salubrité des voies publiques s'appliquent indifféremment aux rues qui font partie du domaine public communal et à celles qui, demeurées propriétés privées, ont été, du consentement de leurs propriétaires, ouvertes au public et assimilées ainsi à la voie publique ; qu'en effet, tant qu'un terrain est livré par son propriétaire à la circulation du public, il est nécessairement soumis à toutes les mesures de police que les lois municipales déclarent appliquer aux rues, quais, places et voies publiques ;

Attendu, en fait, qu'Étienne reconnaissait avoir laissé stationner

sur la place de Bretagne un tombereau chargé d'immondices ramassées la veille ; que le juge de police l'a néanmoins relaxé par le motif que le terrain sur lequel le stationnement a eu lieu, bien qu'affecté à l'usage du public et réuni à la place de Bretagne, est la propriété privée de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui le loue à la ville pour un temps illimité, et qu'il n'a pas dès lors le caractère de voie publique ;

Attendu qu'en s'appuyant, pour renvoyer Étienne de la poursuite quant à ce chef, sur le caractère de propriété privée de cette partie de la place de Bretagne, sans avoir égard à la circonstance qu'elle était livrée à la circulation du public, le juge de police a méconnu les dispositions susvisées du règlement municipal et, par refus d'application, de l'article 471, n° 15, du Code pénal ;

Par ces motifs, casse et annule *parte in quâ*, et au regard seulement des faits constatés par les procès-verbaux des 29 octobre et 13 novembre 1892, le jugement du tribunal de simple police de Redon, en date du 31 décembre 1892, et, pour être statué à nouveau, quant à ce, conformément à la loi, renvoie la cause et le prévenu devant le tribunal de simple police de Fougeray, à ce déterminé par délibération spéciale prise en la chambre du conseil ;

(N° 136)

[30 juin 1893]

Voirie. — Cave établie sous une voie publique. — Contravention de grande voirie. — (Sieur Hubert-Brierre.)

L'existence d'une cave sous une voie publique de la ville de Paris porte une atteinte permanente à l'intégrité de cette voie. Cette atteinte constitue la raison principale de la suppression de la cave et doit, à moins qu'un motif contraire ne soit exprimé, faire considérer l'infraction à l'arrêté préfectoral qui l'ordonne comme une contravention de grande voirie.

La Cour,

. . . . . .

Sur le premier moyen, pris de la violation de l'article 153 du

Code d'instruction criminelle, en ce que la publicité d'une des audiences ne serait pas constatée ;

Attendu que ce moyen manque en fait; que, si l'expédition du jugement jointe aux pièces ne constate la publicité que de l'une des deux audiences qu'a occupées l'affaire, les documents produits établissent que l'une et l'autre ont été publiques ;

Sur le second moyen, pris de l'incompétence du tribunal de simple police, de la fausse application des articles 471, n° 5, du Code pénal, 137 du Code d'instruction criminelle, de la violation des articles 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, 1 de la loi du 29 floréal an X, 1 du décret des 26 mars-6 avril 1852 et de la violation ou fausse interprétation de l'édit de décembre 1607, de l'ordonnance du bureau des finances du 4 septembre 1778 et de l'article 22 de l'arrêté du 12 messidor an VIII ;

Vu les dispositions précitées ;

Attendu qu'aux termes de l'article 1er du décret du 26 mars 1852, les rues de Paris continueront à être soumises au régime de la grande voirie ; que néanmoins il résulte notamment de l'arrêté du 12 messidor an VIII et du décret du 27 octobre 1808 que les mesures dont ces rues sont l'objet demeurent, conformément à la distinction admise par l'ancienne législation et suivant la nature de ces mesures, dans le domaine de la grande voirie lorsqu'elles concernent la conservation de la voie publique, et dans le domaine de la petite voirie lorsqu'elles intéressent la sûreté et la commodité de la circulation ;

Attendu que si, par suite, la question d'existence d'une cave empiétant sous une rue de Paris appartient tout à la fois à la grande et à la petite voirie, elle n'intéresse la sécurité et la commodité de la circulation, et partant la petite voirie, qu'à titre accidentel et à raison d'un danger éventuel, dans le cas où les voûtes de la cave ne seraient pas suffisamment solides ; que l'existence d'une cave sous la voie publique porte au contraire une atteinte permanente à l'intégrité de cette voie ; que cette atteinte constitue la raison principale de la suppression de la cave et doit, à moins qu'un motif contraire ne soit exprimé, faire considérer l'infraction à l'arrêté qui l'ordonne comme une contravention de grande voirie, de la compétence du conseil de préfecture, conformément à l'article 1er de la loi du 29 floréal an X ;

Attendu que dans l'arrêté du préfet de la Seine, en date du 7 avril 1892, enjoignant à Hubert-Brierre de faire combler la cave existant rue Saint-Martin, à Paris, au droit de sa propriété,

n'apparaît aucune préoccupation d'assurer la sécurité de la circulation et de prévenir le danger de l'affaissement des voûtes de cette cave ; que ladite préoccupation ne saurait s'induire du seul visa, en tête de l'arrêté, de l'édit de décembre 1607 et des anciens règlements, qui, en interdisant de creuser des caves sous la voie publique, ont eu nécessairement en vue le double intérêt, d'abord, de la conserver intacte, en outre, mais en second lieu seulement, d'y rendre la circulation sûre et facile ;

D'où il suit qu'en décidant que l'infraction à cet arrêté constitue une contravention de petite voirie et en se disant compétent pour en connaître, le tribunal de simple police de Paris a formellement violé les dispositions ci-dessus visées ;

Par ces motifs, casse et annule le jugement du tribunal de simple police de Paris, en date du 6 janvier 1893, et, pour être statué à nouveau, conformément à la loi, renvoie la cause et le prévenu Hubert-Brierre devant le tribunal de simple police de Neuilly, à ce déterminé par délibération spéciale prise en la chambre du conseil ;

(N° 137)

[1er juillet 1893]

Voie publique. — Jet d'immondices. — Affiche placardée à la porte d'une mairie. — (Sieur Joseph Longefoi.)

L'article 475, n° 8, du Code pénal est applicable au jet d'immondices qui ont sali une affiche placardée à la porte d'une mairie, le jet d'ordures ayant par là même atteint cette mairie.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen pris de la violation de l'article 475, n° 8, du Code pénal, en ce qu'il a été à tort appliqué à un jet d'immondices sur des affiches :

Attendu qu'il résulte des constatations du jugement entrepris que, si les immondices lancées ont sali un extrait d'une délibération du conseil municipal affiché à la porte de la mairie, conformément à l'article 56 de la loi du 5 avril 1884, et placé dans un cadre grillagé, le jet d'ordures a par là même atteint cette mairie et que dès lors l'article susvisé était applicable ;

Sur le moyen pris de la violation de l'article 154 du Code d'instruction criminelle, en ce que la condamnation prononcée manquerait de base légale :

Attendu que le jugement attaqué a, au contraire, donné comme base à la condamnation les témoignages recueillis à l'audience ;

Et attendu que cette décision est régulière en la forme et que la peine est justifiée ; rejette, etc.

(N° 138)

[27 juillet 1893]

Voirie. — Autorisations de voirie. — Révocation. — Arrêté municipal illégal. — (Sieur Gustave Colette.)

Les autorisations de voirie, que l'administration est toujours libre de refuser, ne peuvent, une fois accordées, être révoquées que dans l'intérêt de la viabilité et de la conservation du domaine public.

Est, dès lors, illégal l'arrêté du maire qui retire l'autorisation de placer sur les voies publiques des fils électriques, en se fondant sur la nécessité de prémunir la ville contre un procès que pourrait intenter un autre bénéficiaire d'une semblable autorisation.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen tiré de la violation des articles 471, n° 15, du Code pénal, 90, 91, 97 et 98 de la loi du 5 avril 1884, en ce que le jugement attaqué a considéré comme légalement pris un arrêté municipal révoquant une autorisation de voirie par un motif et dans un intérêt autre que celui de la viabilité :

Attendu, en fait, qu'un arrêté du maire de Sedan, en date du 6 janvier 1890, a autorisé le sieur Colette à placer sur les voies publiques dépendant de la voirie urbaine les fils et appareils nécessaires à la transmission des courants électriques pour l'éclairage des particuliers exclusivement et au transport de la force motrice ; que la Compagnie française du gaz, qui avait antérieurement traité avec la ville, se considérant comme lésée par cet arrêté, a poursuivi la ville devant le conseil de préfecture et l'a fait condamner à des dommages-intérêts ; qu'à la suite de cette

condamnation, et après une délibération du conseil municipal portant qu'il n'y avait pas lieu de se pourvoir devant le Conseil d'État, le maire de Sedan a pris, le 15 septembre 1891, un nouvel arrêté rapportant celui du 6 janvier 1890 ; mais que, les prescriptions de ce nouvel arrêté n'ayant point été exécutées par le sieur Colette, deux procès-verbaux ont été dressés contre lui, les 24 et 25 octobre 1891 ; que, traduit, en conséquence, devant le tribunal de simple police de Sedan, il a été condamné à 1 fr. d'amende et à l'enlèvement des câbles et fils par lui placés sur les voies publiques de la ville de Sedan dépendant de la voirie urbaine, et que, sur son appel, ce jugement a été purement et simplement confirmé par le tribunal correctionnel de Sedan ;

Attendu, en droit, que les autorisations de voirie, que l'administration est toujours libre de refuser, ne peuvent, une fois accordées, être révoquées que dans l'intérêt de la viabilité et de la conservation du domaine public ;

Et attendu qu'il résulte des visas et motifs qui précèdent le dispositif de l'arrêté du 15 septembre 1891, que l'autorisation accordée au sieur Colette ne lui a été retirée que *pour prémunir la ville contre toute éventualité d'un nouveau procès pouvant avoir des conséquences très graves et compromettre sérieusement les intérêts de la commune ;* qu'ainsi le maire n'a point agi dans l'intérêt de la voirie, mais dans l'intérêt privé de la commune, et que, par suite, l'usage qu'il a fait de ses pouvoirs n'est pas conforme au but en vue duquel ils lui étaient conférés ; d'où il suit qu'en condamnant le demandeur pour avoir contrevenu à un arrêté municipal qui n'avait pas été légalement pris, le jugement attaqué a faussement appliqué et, par conséquent, violé les textes visés par le pourvoi ;

Par ces motifs,

Casse et annule le jugement du tribunal correctionnel de Sedan, en date du 20 janvier 1892, et, pour être statué sur l'appel du sieur Colette contre le jugement rendu, le 4 décembre 1891, par le tribunal de simple police de Sedan, renvoie la cause et les parties devant le tribunal correctionnel de Mézières, à ce déterminé par délibération spéciale prise en chambre du conseil ; ordonne, etc.

(N° 139)

[3 août 1893]

Voirie. — Autorisation de voirie. — Révocation. —
(Sieur Raoulx-Jay.)

Une autorisation de voirie, même tacite, ne peut être révoqué que dans l'intérêt de la viabilité et de la conservation du domaine public. Notamment elle ne peut être retirée en vue de soustraire la ville aux conséquences pécuniaires d'un procès.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen tiré de la violation des articles 471, paragraphes 15, 479, paragraphe 11, du Code pénal, 90, 91, 92, 94, 98 de la loi du 5 avril 1884, en ce que le jugement entrepris aurait méconnu la force obligatoire d'un arrêté municipal ordonnant la suppression de travaux faits sur la voie publique :

Attendu qu'il est constaté par le jugement attaqué qu'en vertu d'une autorisation par lui obtenue le 11 mars 1889, en conformité du décret du 15 mai 1888 et avec l'approbation au moins tacite du maire de Villeneuve-sur-Lot, le sieur Raoulx-Jay a, dès cette époque, placé sous la voie publique dépendant de la voirie urbaine de cette ville des fils et appareils destinés à la transmission de courants électriques pour l'éclairage exclusif des particuliers ;

Que la compagnie du gaz, qui avait traité avec la ville, se disant lésée par cette installation, a traduit la ville de Villeneuve devant le conseil de préfecture et l'a fait condamner à des dommages-intérêts ; qu'à la suite de cette décision et sans attendre le résultat du pourvoi qu'il a formé devant le Conseil d'État, le maire a, par exploit d'huissier en date du 27 février 1893, fait signifier à Raoulx-Jay l'arrêt du conseil de préfecture, avec sommation d'avoir à enlever ses appareils dans le délai d'un mois, s'il ne consentait à garantir la ville contre les éventualités du procès ; que, Raoulx-Jay ne s'étant pas soumis à cette injonction, le maire a pris, le 28 mars, un arrêté ordonnant la suppression de ses appareils ; que, le 3 avril, procès-verbal de contravention a été rapporté contre lui et que citation lui a été donnée devant le tribunal de simple police de Villeneuve, qui l'a condamné à

franc d'amende et à l'enlèvement des fils conducteurs par lui lis au-dessous de la voirie urbaine, mais que cette sentence é réformée par le tribunal de première instance, qui a relaxé révenu ;

ttendu qu'une autorisation de voirie, même tacite, ne peut révoquée que dans l'intérêt de la viabilité et de la conser-on du domaine public ;

ttendu qu'il appert des termes de l'arrêté individuel du nars et de la sommation à laquelle il se réfère, que le maire Villeneuve n'a retiré l'autorisation en vertu de laquelle nix-Jay avait exécuté ses travaux que pour soustraire la ville conséquences pécuniaires du procès à elle intenté par la pagnie du gaz ;

ttendu que cet intérêt, si respectable qu'il soit, n'étant pas eux qui permettent de prendre des arrêtés ayant pour sanction peines de simple police, le maire a usé de ses pouvoirs pour bjet autre que celui à raison duquel ils lui ont été conférés ; où suit que son arrêté du 28 mars n'est ni légal, ni obliga-e ;

ar ces motifs, rejette, etc.

(N° 140)

[4 août 1893]

Voirie. — Travaux confortatifs. — Appréciation de l'autorité administrative. — II. Jugements et arrêts. — Procès-verbal régulier. — Jugement de relaxe basé sur des renseignements pris en dehors de l'audience. — (Veuve Gey.)

I. L'autorité administrative a seule qualité pour apprécier si les travaux faits sans autorisation ont ou non le caractère confortatif, et, en déniant aux travaux qui motivent la poursuite le caractère confortatif que leur attribue le ministère public, le juge de police commet un excès de pouvoir.

II. Doit être annulé le jugement de relaxe rendu au mépris des constatations d'un procès-verbal régulier et fondé sur des renseignements pris par le juge personnellement, en dehors de l'audience et non soumis à un débat contradictoire.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen unique du pourvoi, tiré de la violation du principe de la séparation des pouvoirs administratif et judiciaire et de la violation par non-application de l'article 471, n° 5, du Code pénal :

Attendu qu'à la suite d'un procès-verbal régulier, la dame Palmyre-Émilie Doreau, veuve Gey, a été poursuivie devant le tribunal de simple police de Mehun-sur-Yèvre pour avoir, par des réparations faites sans autorisation, consolidé une maison lui appartenant et contiguë à la voie publique ; que le tribunal de simple police a prononcé la relaxe de l'inculpée par ce motif que les travaux imputés à la veuve Gey n'avaient pas le caractère confortatif et pouvaient, conséquemment, être faits sans autorisation ;

Attendu que l'autorité administrative a seule qualité pour apprécier si des travaux faits sans autorisation ont ou non le caractère confortatif; qu'en déniant aux travaux qui ont motivé la poursuite le caractère confortatif que lui attribuait le ministère public, le jugement attaqué a commis un excès de pouvoir et violé par non-application l'article 471, n° 5, du Code pénal;

Sur le moyen d'office, pris de la violation des articles 153 et 154 du Code d'instruction criminelle ;

Attendu que, pour prononcer la relaxe de l'inculpée, au mépris des constatations d'un procès-verbal régulier, le juge de police s'est fondé sur des renseignements pris par lui personnellement, en dehors de l'audience et non soumis à un débat contradictoire; qu'il a ainsi formellement violé les articles 153 et 154 du Code d'instruction criminelle, et qu'à ce second point de vue sa décision doit être annulée ;

Par ces motifs,

Casse et annule le jugement rendu par le tribunal de simple police de Mehun-sur-Yèvre, et, pour être statué à nouveau, renvoie la cause et la prévenue devant le tribunal de simple police de Lury, à ce désigné par délibération spéciale prise en chambre du conseil ; ordonne, etc.

(N° 141)

[21 septembre 1893]

Chemins de fer. — Pierres placées sur la voie ferrée. — Motifs suffisants. — (Sieur Socolingom Vellayoudom Maroudé contre

un Arrêt rendu, le 18 juillet 1893, par la Cour d'assises de la Réunion, qui l'a condamné à cinq ans de prison.

L'arrêt qui déclare l'accusé coupable d'avoir placé sur la voie du chemin de fer des pierres faisant obstacle à la circulation de manière à entraver la marche des convois ou à les faire sortir des rails, relate tous les éléments du crime prévu et puni par l'article 16 *de la loi du* 15 *juillet* 1845.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen relevé d'office et pris de la violation de l'article 16 de la loi du 15 juillet 1845, en ce que la condamnation prononcée contre l'accusé ne contient pas tous les éléments du crime prévu et puni par la loi susvisée, et que, par suite, elle manque de base légale ;

Attendu que l'article 16 de la loi du 15 juillet 1845 prévoit, dans un premier paragraphe, le fait d'avoir détruit ou dérangé la voie de fer et que, dans ce cas, le texte exige que le fait ait eu lieu *volontairement*, mais que, dans les deux paragraphes qui suivent, le mot « volontairement » n'est pas reproduit ;

Qu'en effet les mots *placé* ou *employé* impliquent, par eux-mêmes, la volonté de commettre l'acte délictueux et que, par cette raison, le législateur n'a pas répété le mot « volontairement » qui lui a paru nécessaire dans le paragraphe 1er du même article, les mots « détruit » ou « dérangé » n'ayant pas la même portée que les mots « placé » ou « employé » ;

Attendu que l'accusé, ayant été déclaré coupable d'avoir, au Bras-Panon, le 22 mars 1893, *placé* sur la voie du chemin de fer des pierres faisant obstacle à la circulation, de manière à entraver la marche des convois ou à les faire sortir des rails, a été justement condamné à la peine portée par ledit article, abaissée par admission des circonstances atténuantes ;

Attendu, d'ailleurs, que la procédure est régulière, rejette, etc.

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE

(N° 142)

[10 avril 1894]

Chemins de fer. — Freins continus. — Modification des tableaux I et II.

Messieurs les Administrateurs, par une circulaire ministérielle du 12 avril 1880, les compagnies de chemins de fer ont été invitées à fournir, à l'Administration, tous les semestres, des renseignements détaillés sur l'emploi des freins continus, dans la forme déterminée par les tableaux I et II annexés à ladite circulaire.

Ces renseignements avaient pour but, à l'origine, de déterminer les conditions à exiger des nouveaux appareils et devaient dès lors être aussi précis et aussi complets que possible.

Aujourd'hui, les freins continus sont entrés dans la pratique courante et ne comportent plus, au point de vue de la construction, de l'entretien et de l'emploi, que des perfectionnements de détail, comme beaucoup d'autres organes intéressant le fonctionnement du matériel roulant. Il ne paraît donc plus utile de présenter, tous les six mois, une statistique avec des tableaux où sont relevés les moindres incidents et qui exigent un travail assez long de la part des services intéressés.

J'ai, en conséquence, décidé, d'après l'avis du Comité de l'exploitation technique, que les comptes rendus de l'usage des freins continus ne seraient plus produits qu'à la fin de chaque année, comme les états des mesures de sécurité, et que les tableaux I et II seraient simplifiés et dressés suivant les modèles ci-joints.

Veuillez, je vous prie, m'accuser réception de la présente circulaire.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

JONNART.

FREINS CONTINUS

ANNÉE 189

TABLEAU I

(Modifié conformément à la circulaire ministérielle du 10 avril 1894)

NOMBRE ET ESPÈCE DE FREINS CONTINUS

EMPLOYÉS SUR LES TRAINS DE VOYAGEURS

NOTA. — Une machine munie de l'appareil moteur des freins devra être portée au compte, alors même qu'elle ne sera pas munie de sabots actionnés par l'appareil.

Une machine et son tender ne seront comptés que pour une unité.

Un véhicule, machine ou autre, muni de plusieurs systèmes de freins ne sera compté qu'une fois.

Un véhicule muni simplement de tuyaux ou autres organes de transmission, sans appareil moteur ou récepteur, ne devra pas être compté. Toutefois, il sera bon d'indiquer en note le nombre des véhicules de cette catégorie.

TABLEAU I.

Le matériel spécial des trains de marchandises ne figure pas dans ce relevé.

NOM de la Compagnie	SYSTÈME de freins continus employés	MATÉRIEL ROULANT qui a reçu des freins continus pendant l'année		MATÉRIEL ROULANT muni de freins continus à la fin de l'année		MATÉRIEL ROULANT non muni de freins continus à la fin de l'année		OBSERVATIONS
		Machines et tenders	Voitures et autres véhicules	Machines et tenders	Voitures et autres véhicules	Machines et tenders	Voitures et autres véhicules	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

CHEMIN DE FER D

FREINS CONTINUS

(Système)

ANNÉE 189

TABLEAU II

(Modifié conformément à la circulaire du 10 avril 1894)

RÉCAPITULATION DES INCIDENTS

SURVENUS AUX FREINS CONTINUS EN COURS DE ROUTE

Nombre de kilomètres parcourus par les trains munis du système de freins. . . . . .

Nombre d'arrêts effectués par les trains munis du système de freins.

CAUSE DES INCIDENTS	NATURE DES INCIDENTS.			OBSERVATIONS
	Non fonctionnement pour arrêter, par suite d'un dérangement en cours de route ou par suite d'un vice préexistant de l'appareil	Arrêt intempestif	Divers	
Avaries aux organes des machines et tenders.				
Pompe à air (*)				
Tuyauterie à vapeur de la pompe				
Robinets de manœuvre { du frein automatique				
Robinets de manœuvre { du frein direct				
Triple valve et double valve ou soupape d'échappement				
Tuyauterie (robinets, raccords, fuites aux joints, etc.)				
Cylindre à frein				
Boyaux d'accouplement				
Divers				
Avaries aux organes des véhicules.				
Triple valve et double valve ou soupape d'échappement (*)				
Tuyauterie (robinets, raccords, fuites aux joints, etc.)				
Cylindre à frein				
Boyaux d'accouplement				
Divers.				
Accouplements non faits ou mal faits, robinets fermés (*)				
Désaccouplements en marche				
Mauvais emploi du frein				
Robinets de vigie restés ouverts				
Manque de pression dans la chaudière				
Causes inconnues				
Totaux				

Le Gérant : Ve DUNOD et P. VICQ. — IMPR. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE.

DÉCRETS

(N° 143)

[12 avril 1894]

Décret modifiant l'article 23 du cahier des charges annexé au décret du 30 janvier 1888, relatif à l'exploitation du tramway funiculaire de Thonon à Rives-sur-Thonon.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :
Art. 1er. — Par modification de l'article 23 du cahier des charges annexé au décret du 30 janvier 1888, le tarif y inscrit des voyageurs de 2e classe, à la descente, est élevé de 5 à 10 centimes.

. . . . . .

(N° 144)

[24 avril 1894]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway, entre la porte d'Allemagne, à Paris, et la mairie du Pré-Saint-Gervais (Seine).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :
Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans

le département de la Seine, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction de chevaux, destinée au transport des voyageurs et, éventuellement, des messageries et petits colis, entre la porte d'Allemagne, à Paris, et la mairie du Pré-Saint-Gervais.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans un délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Seine est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 3. — Sont approuvés : 1° la convention passée, le 28 juin 1893, entre le préfet de la Seine, au nom du département, et le maire du Pré-Saint-Gervais, au nom de la commune, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention; 2° la convention passée, le 24 février 1893, entre le maire du Pré-Saint-Gervais, au nom de la commune, et la société des tramways de Paris et du département de la Seine, pour la rétrocession de l'entreprise.

Lesdites conventions, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visé, resteront annexés au présent décret.

. . . . . .

CONVENTION

ENTRE LE DÉPARTEMENT DE LA SEINE ET LA COMMUNE DES PRÉS-SAINT-GERVAIS.

L'an 1893, le 28 juin,

Entre : M. Eugène-René Poubelle, agissant au nom du département de la Seine, en vertu de la délibération du conseil général de la Seine, en date du 24 mars 1893, qui a accordé à la commune du Pré-Saint-Gervais la concession d'un tramway, à traction de chevaux, à établir entre la porte d'Allemagne et la mairie du Pré-Saint-Gervais,

D'une part;

Et M. Charles-Eugène-Alexandre Guérin, maire de la commune du Pré-Saint-Gervais agissant au nom de ladite commune en vertu des délibérations du conseil municipal du Pré-Saint-Gervais, en date des 12 et 22 février et 16 avril 1893,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Seine concède à la commune du Pré-Saint-Gervais, qui l'accepte, la construction et l'exploitation d'un tramway à traction de chevaux allant de la porte d'Allemagne à la mairie du Pré-Saint-Gervais, et destiné au transport des voyageurs, bagages, messageries et petits colis, dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

La ligne sera construite à voie de 1m,44 entre les bords intérieurs des rails.

Art. 2. — De son côté, la commune du Pré-Saint-Gervais s'engage à assurer la construction et l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, conformément au cahier des charges susmentionné.

Ce cahier des charges est d'ailleurs conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 10, 23, 27, 29, 36, 38, la suppression des articles 7, 15, 24, 25, 26, 28, 30, 32, 34 et l'addition de l'article 19 *bis*.

Art. 3. — Le département n'accorde à l'entreprise ni subvention, ni garantie d'intérêts.

Art. 4. — La commune du Pré-Saint-Gervais est autorisée à rétrocéder sa concession à la compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, dont le siège social est à Paris, 19, rue Louis-le-Grand, qui lui sera substituée dans les conditions prévues par une convention spéciale jointe au cahier des charges susvisé.

Dont acte, fait à Paris le 28 juin 1893.

Lu et approuvé conformément aux délibérations du conseil municipal ci-dessus relatées :

Le Maire du Pré-Saint-Gervais,

GUÉRIN.

Lu et approuvé, au nom du département de la Seine, conformément à la délibération du conseil général en date du 24 mars 1893 :

Le Préfet de la Seine,

POUBELLE.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre le maire du Pré-Saint-Gervais, agissant pour la commune, en vertu des délibérations prises par le conseil municipal dans ses séances des 3 avril 1891, 17 janvier, 9 octobre 1892, 12 et 22 février 1893, sous la réserve de l'approbation des présentes par le conseil général de la Seine et par le décret de concession,

D'une part;

Et la société des tramways de Paris et du département de la Seine, société anonyme au capital de 10 millions de francs ayant son siège social à Paris, rue Louis-le-Grand, n° 19, et dont les statuts ont été dressés par Me Dufour et son collègue, notaires à Paris, le 7 février 1887.

Observation faite que la déclaration de souscription et de versement prescrites par l'article 1er de la loi du 24 juillet 1867 a été faite aux termes d'un acte reçu par Me Dufour et son collègue, notaires à Paris, le 1er mars 1887, et d'un autre acte du 2 décembre 1890, reçu par le même notaire, le tout conformément à la loi,

Ladite société représentée par M. Edmond-Gabriel Héguin de Guerle, ancien trésorier-payeur général du département de Meurthe-et-Moselle, chevalier de la Légion d'honneur, président du conseil d'administration de ladite société, demeurant à Paris, rue de l'Arcade, n° 17, ci-devant et actuellement rue de Marignan, n° 23, et M. Alfred Piat, administrateur, demeurant à Paris, avenue d'Iéna, n° 68, tous deux délégués à cet effet par délibération du conseil d'administration en date du 19 décembre 1892, dont un extrait dûment certifié est demeuré annexé aux présentes,

D'autre part,

Il est convenu ce qui suit, pour valoir dans le cas où la ligne de tramway de la porte d'Allemagne à la mairie du Pré-Saint-Gervais serait déclarée d'utilité publique et où le conseil général du département de la Seine en approuverait la concession à la commune du Pré-Saint-Gervais, conformément au cahier des charges qui a été visé par les contractants :

Art. 1er. — La compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, après avoir pris connaissance du cahier des charges susvisé, offre à la commune du Pré-Saint-Gervais, qui accepte, d'être substituée aux droits et obligations de cette commune envers le département, pour l'exploitation de la ligne de tramway de la porte d'Allemagne à la mairie du Pré-Saint-Gervais, pendant une durée de trente ans à partir du décret déclaratif d'utilité publique, sauf ce qui sera dit ci-après.

Art. 2. — A l'expiration de ce délai, la commune sera tenue de reprendre à dire d'experts le matériel servant à l'exploitation de la ligne de tramway qui fait l'objet des présentes.

Art. 3. — Pendant son exploitation, la compagnie fera à ses frais l'entretien de la voie et du pavage tel qu'il est défini à l'article 12 du cahier des charges, étant entendu que le nombre des pavés neufs à fournir par la compagnie ne dépassera pas de 10 p. 100 le nombre des pavés employés ; elle versera le cautionnement prévu à l'article 38 du cahier des charges, le dernier cinquième de ce cautionnement devant lui être remboursé par la commune à l'expiration du présent traité de rétrocession. Toutefois la compagnie n'emploiera que des rails de 44 kilogrammes au lieu du rail de 40 kilogrammes, au maximum, prévu au cahier des charges.

De son côté, la commune du Pré-Saint-Gervais déplacera à ses frais les regards qui se trouvent sur la chaussée dans la Grande-Rue et qui sont une gêne pour la construction de la voie.

Art. 4. — La compagnie établira la voie dans les conditions prévues tant au cahier des charges que ci-dessus, moyennant une somme à forfait de 49.000 francs, que la commune s'engage à rembourser à la compagnie dans un délai de trente ans à compter de l'achèvement du travail et de sa mise en service.

Art. 5. — Cette somme de 49.000 francs sera remboursée à la compagnie au moyen de trente annuités de 2.992f,46, comprenant, outre l'intérêt au taux de 4f,50 p. 100, la somme nécessaire pour l'amortissement du capital.

Art. 6. — Cette annuité sera payable en deux semestres, les 5 juin et 5 décembre de chaque année, et pour la première fois le 5 juin ou le 5 décembre de l'année qui suivra la mise en service de la ligne de tramway. Dans ce cas, le premier versement ne comprendra que l'intérêt au taux de 4f,50 p. 100 depuis la mise en service jusqu'au jour du payement.

Art. 7. — La commune aura toujours la faculté de se libérer par anticipation, à quelque époque que ce soit, de la somme qu'elle restera devoir en capital.

Art. 8. — La compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine s'engage, tant qu'elle jouira de la concession actuelle de la ligne de Pantin à la place de la République, à exploiter la ligne qui fait l'objet de la présente convention.

Dans le cas où elle viendrait à cesser d'avoir l'exploitation de la ligne de Pantin, elle aura la faculté de résilier la présente convention, et, dans ce cas, la commune du Pré-Saint-Gervais aurait à lui rembourser les sommes restant dues sur les annuités. Ce remboursement aura lieu par annuité, comme il est dit à l'article 5 ci-dessus, à moins que la commune ne préfère user de l'article 7 et rembourser immédiatement le capital restant dû.

La compagnie s'engage en outre à faire l'exploitation au mieux de la commodité et de la sécurité du public. En conséquence, elle devra apporter dans la construction de ses voitures et de son matériel tous les perfectionnements actuels, notamment le chauffage des voitures pendant l'hiver; et si, dans la suite, il est reconnu nécessaire d'apporter de nouvelles modifications, la compagnie s'entendra avec la commune.

Art. 9. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens est fixé à soixante-six.

Art. 10. — Dans le cas où le concessionnaire d'une autre ligne, que ce concessionnaire soit ou nom la compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, ferait circuler des tramways sur la ligne qui fait l'objet des présentes conventions, par application de l'article 47 du décret du 6 août 1881, la somme de l'annuité due par la commune à la compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine serait diminuée, si la commune le demande, de la somme due par cet autre concessionnaire pour emprunt des voies du tramway de la porte d'Allemagne à la mairie; cette somme étant arrêtée conformément aux lois, décrets et règlements en vigueur.

Art. 11. — Tous les frais de timbre et d'enregistrement auxquels pourront donner lieu aussi bien la présente convention et le cahier des charges précité, que ceux qui peuvent en être la conséquence, seront supportés par la commune du Pré-Saint-Gervais.

Fait double au Pré-Saint-Gervais et à Paris, le 24 février 1893.

DE GUERLE, PIAT.

Le Maire du Pré-Saint-Gervais,

GUÉRIN.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs, de tous bagages et éventuellement, au cas où le conseil général l'autoriserait, des messageries ou petits colis.

La traction aura lieu par chevaux ; le conseil général pourra, le concessionnaire entendu, lui prescrire de substituer la traction mécanique à la traction par chevaux; ce changement ne pourra être prescrit qu'à la suite d'une enquête.

Art. 2. — La ligne ira de la route nationale n° 3 à la place de la mairie du Pré-Saint-Gervais et empruntera les voies publiques ci-après désignées : avenue du Centenaire, rues Béranger, Charles-Nodier et Franklin, Grande-Rue (chemin de grande communication n° 13.)

Le reste comme au type (*).

(N° 145)

[28 avril 1894]

Décret approuvant la substitution de la « Compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing » à la « Compagnie des tramways de Roubaix et Tourcoing », comme rétrocessionnaire des tramways concédés à ces deux villes, et déclarant d'utilité publique l'établissement de lignes nouvelles pour compléter les réseaux (conventions et cahier des charges y annexés).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution de la « Compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing » à la « Compagnie des tramways de Roubaix et Tourcoing », comme rétroces-

---

(*) Voir *le type, Ann.* 1882, p. 292 et *Journal officiel* du 1er mai 1894.

sionnaire des réseaux de tramways concédés aux villes de Roubaix et de Tourcoing par les trois décrets ci-dessus visés, en date des 3 septembre 1875 et 26 avril 1880.

Art. 2. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement de nouvelles lignes ou tronçons de lignes à établir pour compléter les réseaux des villes de Roubaix et de Tourcoing, conformément aux cahiers des charges annexés au présent décret et aux dispositions générales des plans ci-dessus visés, du 14 septembre 1893, qui demeureront également annexés au présent décret.

Les lignes existantes formeront avec ces nouvelles lignes ou tronçons de lignes des réseaux soumis au même régime et au même cahier des charges.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdites lignes ou tronçons de lignes ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans, à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Les villes de Roubaix et de Tourcoing sont autorisées, chacune en ce qui la concerne, à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramways prévues à l'article 2, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions des cahiers des charges ci-dessus visés.

Art. 4. — Sont approuvées les conventions passées les 3-4 novembre 1893 et les 26-31 octobre 1893, entre les villes de Roubaix et Tourcoing et la Compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing, pour la rétrocession desdites lignes.

Lesdites conventions resteront annexées au présent décret.

Art. 5. — Il est interdit à la Compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways mentionnées aux articles précédents, sans y avoir été préalablement autorisée par le décret délibéré en Conseil d'État.

. . . . . .

Ville de Roubaix.

TRAMWAYS DE ROUBAIX ET DE TOURCOING.

CONVENTION

DE SUBSTITUTION ET DE RÉTROCESSION.

Entre les soussignés :

M. Henri Carrette, maire de la ville de Roubaix, agissant en cette qualité, pour le compte de ladite ville, en vertu de l'autorisation qui lui a été donnée par le conseil municipal, suivant délibération en date du 13 octobre 1893,

D'une part ;

Et M. Émile Francq, propriétaire, demeurant à Paris, boulevard Haussmann, n° 101, agissant en qualité de président du conseil d'administration de la compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et de Tourcoing, et en vertu de la procuration à lui donnée par les membres du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 24 décembre 1892, reçue par Me d'Hardiviller, notaire à Paris, de laquelle procuration une expédition est annexée à l'original des présentes destiné à la ville de Roubaix, et avec promesse de rapporter dans un délai de trois mois la ratification des présentes par une assemblée générale des actionnaires,

D'autre part ;

Il a été dit et fait ce qui suit :

Un traité est intervenu entre les parties, le 9 janvier 1893, par lequel M. le maire de Roubaix, autorisé par le conseil municipal de ladite ville, a déclaré approuver, moyennant certaines modifications du réseau et sous diverses conditions déterminées, le tout accepté par M. Francq, ès dite qualité, la cession faite par le syndic de l'union des créanciers de la faillite des tramways de Roubaix et de Tourcoing, à ladite compagnie nouvelle.

Ce traité est précédé d'un exposé des faits et circonstances qui y donnaient lieu, dans les termes ci-après transcrits :

Suivant décrets en date des 3 décembre 1875 et 26 avril 1880, la ville de Roubaix a été autorisée à placer à ses risques et périls, sur diverses voies publiques, dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux et à y établir un service de voyageurs et de marchandises ; et ce, aux clauses et conditions insérées au cahier des charges annexé auxdits décrets, lequel fixe la durée de cette concession à quarante ans à partir du 3 décembre 1880.

Dès le 7 mars 1879, le maire de Roubaix, agissant au nom de cette ville, avait rétrocédé pour vingt-cinq ans, à partir de ladite date du 3 décembre 1880, à la compagnie anonyme des tramways de Roubaix et Tourcoing, ce accepté par M. Edmond Julien, son administrateur-délégué, le bénéfice et les charges de ladite concession ; et ce aux clauses et conditions du traité intervenu à cet effet, à ladite date, et approuvé par ledit décret, auquel il est demeuré annexé.

En 1882, ladite compagnie a été déclarée en faillite, alors qu'une partie seulement des lignes concédées était construite et exploitée. Depuis lors M. Ruffelet, nommé syndic de la faillite, autorisé à cet effet par l'union des créanciers, avec approbation du tribunal de commerce de Roubaix, a dirigé, sous l'autorité d'un juge-commissaire nommé par ledit tribunal, l'exploitation des lignes existantes pour le compte et au profit de ladite union.

Les choses étaient en cet état, lorsque, à la date des 7 et 10 février 1891, il intervint un traité entre M. Ruffelet, agissant au nom et comme syndic de ladite union, spécialement autorisé par ordonnance de M. le juge-commissaire, et M. Émile Francq, propriétaire, demeurant à Paris, boulevard Haussmann, 101, agissant au nom et comme administrateur-délégué de la société anonyme dite « Compagnie française des voies ferrées économiques », ayant alors son siège à Paris, boulevard de la Madeleine, 17, actuellement en la même ville, rue Lafayette, 3, et comme spécialement autorisé par ladite compagnie, celle-ci agissant tant en son nom personnel qu'au nom et pour compte d'une nouvelle société à créer éventuellement par ses soins. Par ce traité, qui a été enregistré à Roubaix, le 23 du même mois de février 1891, M. Ruffelet, ès qualité, a cédé à la dite compagnie française des voies ferrées économiques, agissant ainsi qu'il vient d'être dit, tout l'avoir mobilier appartenant à la compagnie des tramways de Roubaix et de Tourcoing, en se reportant, suivant état détaillé à la date du 1er février 1890, en ce compris les concessions, l'usage des voies, ainsi que les droits et charges tels qu'ils résultent du traité du 18 juin 1879 et du décret du 26 avril 1880, des conventions de rétrocession respectivement faites par les villes de Roubaix et de Tourcoing à l'administrateur-délégué de cette époque de ladite compagnie anonyme des tramways de Roubaix et de Tourcoing, ledit traité contenant en outre diverses conventions destinées à mettre la compagnie concessionnaire, représentée par ledit M. Francq, en possession des immeubles situés à Roubaix et à Tourcoing, appartenant à la faillite, servant à l'exploitation desdits tramways, et constatant que, pour garantie de ce qui précède, la compagnie française des voies ferrées économiques a déposé entre les mains de M. Ruffelet, ès dite qualité, une somme de 758.064f,15, dont le montant a été versé à la Caisse des dépôts et consignations, et serait restitué à ladite compagnie française des voies ferrées économiques dans le cas où l'administration supérieure n'autoriserait pas ladite cession.

A la suite de ce traité et le 2 mars 1891, MM. Le Sergeant de Monnecove, Charoix, Joubert et Émile Francq, demeurant à Paris, tous quatre seuls administrateurs, ainsi déclarés, de ladite compagnie française des voies ferrées économiques, agissant en cette qualité, ont déposé à Me Fontaine, notaire à Roubaix, avec la liste de souscription des actions, et déclaration de versement de la moitié de chacune d'elles, les statuts d'une société par eux fondée au capital de 2 millions de francs, divisé en 4.000 actions de 500 francs, sous le nom de « Compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et de Tourcoing », ayant principalement pour objet l'exploitation desdits tramways, ladite société constituée aux termes d'une délibération de l'assemblée générale des actionnaires de ladite compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et de Tourcoing,

en date dudit jour et déposée aussi le même jour audit Me Fontaine, constatant que cette assemblée, composée de tous les actionnaires, a approuvé les statuts de ladite société ; vérifié la sincérité de la déclaration de souscription des actions et du versement en espèces de la moitié du montant de ces actions ; procédé à la nomination des administrateurs et d'un commissaire, et a prononcé la constitution définitive de ladite société sous la condition suspensive de l'approbation par l'autorité compétente de la cession à son profit des tramways de Roubaix et de Tourcoing. Tous lesdits actes déposés et publiés conformément à la loi.

Enfin, par jugement en date du 9 avril 1891, le tribunal de commerce de Roubaix a déclaré homologuer la délibération de l'assemblée des créanciers de la faillite, en date du 27 mars même année, approuvant la cession faite par le syndic.

De ce qui précède, il résulte que la compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et de Tourcoing, pour laquelle la compagnie française des voies ferrées économiques est censée avoir traité, en vertu de la réserve insérée audit acte de cession, se trouverait substituée aux droits et charge de la compagnie en faillite, et sauf toutefois l'approbation de ladite cession par l'autorité compétente.

Cette approbation étant indispensable, les administrateurs de la compagnie nouvelle, en vue de l'obtenir, ont demandé l'adhésion des villes de Roubaix et de Tourcoing.

Les villes, désireuses de voir donner satisfaction aux divers intérêts publics engagés dans la question, ont déclaré être disposées à donner leur approbation, à la condition que des garanties sérieuses seraient données pour le prompt achèvement et le complément des voies et pour éviter le retour des faits qui se sont passés sous la première société.

Suivent ensuite les termes du traité qui, en conséquence, est intervenu entre les contractants.

Ce traité ayant été soumis à l'autorité supérieure, M. le ministre des travaux publics a statué le 12 juillet dernier, conformément aux conclusions du conseil général des ponts et chaussées, entre autres résolutions :

Que les termes définitifs des conventions de substitution ne pourront être arrêtés qu'après que les villes de Roubaix et de Tourcoing, concessionnaires, auront obtenu à la suite d'une instruction régulière, la revision dans le sens qui y est indiqué des concessions qui leur ont été faites ;

Que les concessions revisées et leur rétrocession devront être régies par la loi du 11 juin 1880 et les cahiers des charges primitifs devront être modifiés de façon à être rendus conformes au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881.

Pour satisfaire à ces conditions, le conseil municipal de Roubaix a, dans sa séance du 13 octobre 1893, approuvé un nouveau cahier des charges dressé conformément aux prescriptions ministérielles.

Dans cette situation, pour satisfaire au surplus des prescriptions susindiquées, il reste à régler les termes définitifs de la rétrocession, ce à quoi les soussignés, autorisés ainsi qu'il est dit ci-dessus, ont procédé par l'approba-

tion du traité suivant qui, en conséquence, sera substitué à celui du 9 janvier 1893.

APPROBATION

DE LA CONCESSION FAITE A LA COMPAGNIE NOUVELLE.

Art. 1er. — Le maire de Roubaix, autorisé comme il est dit ci-dessus, déclare approuver la cession faite par le syndic de l'union des créanciers de la faillite de la compagnie des tramways de Roubaix et de Tourcoing à la compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing, au profit de laquelle la compagnie française des voies ferrées économiques se trouve avoir agi, ainsi qu'il résulte de l'acte sous seings privés, en date à Paris et à Roubaix des 7 et 10 février ci-dessus rappelé.

En conséquence, la compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing se trouve substituée à l'ancienne compagnie en ce qui concerne la rétrocession des tramways de Roubaix dont la concession sera régie par le nouveau cahier des charges, dressé par le conseil municipal le 13 octobre 1893, et ce, aussitôt après l'émission du décret approbatif tant dudit cahier que du présent traité de substitution.

En conséquence, la compagnie nouvelle sera tenue envers la ville à toutes les obligations qui seraient imposées à la ville elle-même, tant par les lois et règlements en vigueur et en particulier par la loi du 11 juin 1880 et ses annexes que par le nouveau cahier des charges; de même elle sera subrogée aux avantages que ce cahier assure à la ville, et ce, jusqu'à l'époque fixée ci-après pour la durée de la rétrocession.

La présente adhésion est donnée sous la condition que la compagnie nouvelle sera soumise en outre à l'exécution de toutes les clauses et conditions ci-après.

Art. 2. — Ladite compagnie devra avoir exclusivement pour objet la construction et l'exploitation des tramways de Roubaix et de Tourcoing et des extensions destinées à les relier avec d'autres communes dont l'une ou l'autre ville trouverait utile de demander la concession et dont la compagnie jugerait à propos d'accepter la rétrocession, le tout sans qu'en aucun cas la compagnie puisse, sans le consentement exprès des deux villes, céder tout ou partie de son avoir par voie d'apport ou autrement, prendre à bail ou exploiter des lignes concédées à d'autres sociétés, ni fusionner avec d'autres sociétés du même genre, ou s'y intéresser soit directement, soit indirectement, ni prendre des intérêts dans d'autres sociétés. Elle ne pourra, sans le même consentement, employer aucune partie de son capital pour objets autres que la construction et l'exploitation des lignes concédées ou rétrocédées par les deux villes.

Elle ne pourra émettre des actions nouvelles ou des obligations sans le consentement des deux villes.

Le nombre des parts de fondateurs, fixé par les statuts déposés, ainsi qu'il est dit ci-dessus, ne pourra être augmenté. Enfin, il ne pourra être apporté

en date dudit jour et déposée aussi le même jour audit Me Fontaine, constatant que cette assemblée, composée de tous les actionnaires, a approuvé les statuts de ladite société ; vérifié la sincérité de la déclaration de souscription des actions et du versement en espèces de la moitié du montant de ces actions ; procédé à la nomination des administrateurs et d'un commissaire, et a prononcé la constitution définitive de ladite société sous la condition suspensive de l'approbation par l'autorité compétente de la cession à son profit des tramways de Roubaix et de Tourcoing. Tous lesdits actes déposés et publiés conformément à la loi.

Enfin, par jugement en date du 9 avril 1891, le tribunal de commerce de Roubaix a déclaré homologuer la délibération de l'assemblée des créanciers de la faillite, en date du 27 mars même année, approuvant la cession faite par le syndic.

De ce qui précède, il résulte que la compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et de Tourcoing, pour laquelle la compagnie française des voies ferrées économiques est censée avoir traité, en vertu de la réserve insérée audit acte de cession, se trouverait substituée aux droits et charge de la compagnie en faillite, et sauf toutefois l'approbation de ladite cession par l'autorité compétente.

Cette approbation étant indispensable, les administrateurs de la compagnie nouvelle, en vue de l'obtenir, ont demandé l'adhésion des villes de Roubaix et de Tourcoing.

Les villes, désireuses de voir donner satisfaction aux divers intérêts publics engagés dans la question, ont déclaré être disposées à donner leur approbation, à la condition que des garanties sérieuses seraient données pour le prompt achèvement et le complément des voies et pour éviter le retour des faits qui se sont passés sous la première société.

Suivent ensuite les termes du traité qui, en conséquence, est intervenu entre les contractants.

Ce traité ayant été soumis à l'autorité supérieure, M. le ministre des travaux publics a statué le 12 juillet dernier, conformément aux conclusions du conseil général des ponts et chaussées, entre autres résolutions :

Que les termes définitifs des conventions de substitution ne pourront être arrêtés qu'après que les villes de Roubaix et de Tourcoing, concessionnaires, auront obtenu à la suite d'une instruction régulière, la revision dans le sens qui y est indiqué des concessions qui leur ont été faites ;

Que les concessions revisées et leur rétrocession devront être régies par la loi du 11 juin 1880 et les cahiers des charges primitifs devront être modifiés de façon à être rendus conformes au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881.

Pour satisfaire à ces conditions, le conseil municipal de Roubaix a, dans sa séance du 13 octobre 1893, approuvé un nouveau cahier des charges dressé conformément aux prescriptions ministérielles.

Dans cette situation, pour satisfaire au surplus des prescriptions susindiquées, il reste à régler les termes définitifs de la rétrocession, ce à quoi les soussignés, autorisés ainsi qu'il est dit ci-dessus, ont procédé par l'approba-

tion du traité suivant qui, en conséquence, sera substitué à celui du 9 janvier 1893.

APPROBATION

DE LA CONCESSION FAITE A LA COMPAGNIE NOUVELLE.

Art. 1er. — Le maire de Roubaix, autorisé comme il est dit ci-dessus, déclare approuver la cession faite par le syndic de l'union des créanciers de la faillite de la compagnie des tramways de Roubaix et de Tourcoing à la compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing, au profit de laquelle la compagnie française des voies ferrées économiques se trouve avoir agi, ainsi qu'il résulte de l'acte sous seings privés, en date à Paris et à Roubaix des 7 et 10 février ci-dessus rappelé.

En conséquence, la compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing se trouve substituée à l'ancienne compagnie en ce qui concerne la rétrocession des tramways de Roubaix dont la concession sera régie par le nouveau cahier des charges, dressé par le conseil municipal le 13 octobre 1893, et ce, aussitôt après l'émission du décret approbatif tant dudit cahier que du présent traité de substitution.

En conséquence, la compagnie nouvelle sera tenue envers la ville à toutes les obligations qui seraient imposées à la ville elle-même, tant par les lois et règlements en vigueur et en particulier par la loi du 11 juin 1880 et ses annexes que par le nouveau cahier des charges; de même elle sera subrogée aux avantages que ce cahier assure à la ville, et ce, jusqu'à l'époque fixée ci-après pour la durée de la rétrocession.

La présente adhésion est donnée sous la condition que la compagnie nouvelle sera soumise en outre à l'exécution de toutes les clauses et conditions ci-après.

Art. 2. — Ladite compagnie devra avoir exclusivement pour objet la construction et l'exploitation des tramways de Roubaix et de Tourcoing et des extensions destinées à les relier avec d'autres communes dont l'une ou l'autre ville trouverait utile de demander la concession et dont la compagnie jugerait à propos d'accepter la rétrocession, le tout sans qu'en aucun cas la compagnie puisse, sans le consentement exprès des deux villes, céder tout ou partie de son avoir par voie d'apport ou autrement, prendre à bail ou exploiter des lignes rétrocédées à d'autres sociétés, ni fusionner avec d'autres sociétés du même genre, ou s'y intéresser soit directement, soit indirectement, ni prendre des intérêts dans d'autres sociétés. Elle ne pourra, sans le même consentement, employer aucune partie de son capital pour objets autres que la construction et l'exploitation des lignes concédées ou rétrocédées par les deux villes.

Elle ne pourra émettre des actions nouvelles ou des obligations sans le consentement des deux villes.

Le nombre des parts de fondateurs, fixé par les statuts déposés, ainsi qu'il est dit ci-dessus, ne pourra être augmenté. Enfin, il ne pourra être apporté

Art. 9. — La société sera tenue d'exécuter à ses frais tous les travaux que l'administration imposerait à la ville en approuvant le projet, notamment de remanier les bordures de trottoirs sur les points où cela serait jugé nécessaire ; mais la ville prend à sa charge les pavages qu'il y aurait lieu d'exécuter sur les voies publiques empruntées qui seraient empierrées, ainsi que les dépenses que nécessiterait l'acquisition ou l'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement des tramways.

Art. 10. — La traction se fera par chevaux ou moteurs mécaniques, ou par moteurs électriques avec conducteur aérien.

Toutefois, il est convenu que pour la ligne n° 1 (1re partie), la ligne n° 2, la ligne n° 3, la ligne n° 4 et la ligne n° 5 la traction sera faite par moteurs mécaniques ou électriques lorsque l'autorisation aura été accordée par l'autorité compétente. En attendant cette autorisation, la compagnie devra assurer le service par des chevaux.

Pour les lignes où la traction mécanique ou électrique est admise, ainsi qu'il est dit ci-dessus, la compagnie devra, en même temps qu'elle présentera les projets de ces lignes, soumettre ce mode de traction, d'accord avec les villes, à l'approbation de l'autorité compétente, de façon à pouvoir l'appliquer dans un délai de quinze mois au plus tard à partir de son approbation.

Il est entendu que, sauf des cas exceptionnels à déterminer ultérieurement, des trains, se composant de plusieurs voitures, ne pourront circuler que sur les lignes où les départs auront lieu de 15 en 15 minutes au plus.

La question de la traction mécanique ou électrique est réservée en ce qui concerne la section de la ligne n° 1 comprise entre la grande place de Roubaix et la limite de Tourcoing.

Art. 11. — Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état. Cet entretien comprendra, ainsi qu'il est stipulé au nouveau cahier des charges, celui du pavage de l'entre-rails, plus celui des 60 centimètres pour les chaussées pavées, et des 45 centimètres pour les chaussées empierrées, qui servent d'accotements extérieurs aux rails. Est également à la charge de la compagnie l'entretien de la zone de la chaussée comprise entre le rail et la bordure, partout où cette zone aurait moins de 1 mètre de largeur.

Art. 12. — Aucune indemnité ne pourra être réclamée de la ville pour les causes ci-après :

Dommages aux voies ferrées occasionnés par le roulage ordinaire ;

État de la chaussée et influence pouvant en résulter pour l'entretien des voies ;

Ouverture de voies nouvelles de communication et établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui du concessionnaire ;

Trouble et interruption du service qui pourraient résulter, soit de mesures d'ordre et de police, de travaux exécutés sous ou sur la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies ou les particuliers dûment autorisés ;

Enfin, toute circonstance résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 13. — On se conformera pour le nombre des départs sur chaque ligne, pour chaque jour, pour le tarif des taxes à percevoir, pour le transport des voyageurs et les règles relatives à son application, pour l'interdiction du

transbordement, pour le système des voitures, pour les billets d'aller et retour, pour les abonnements, pour les trains ouvriers, aux dispositions des articles 14, 23, 23 *bis* et 23 *ter* du nouveau cahier des charges.

En ce qui concerne les horaires, ils seront arrêtés d'un commun accord, et, à défaut d'entente, par M. le préfet du Nord, qui prononcera en dernier ressort, les deux parties entendues.

Conformément au nouveau cahier des charges, la compagnie assurera le service des messageries, et, à cet effet, elle soumettra en temps utile à l'administration municipale le tarif des taxes à percevoir, lequel sera arrêté définitivement par le préfet après avis du conseil municipal.

Art. 14. — La compagnie nouvelle sera tenue de donner le parcours gratuit à 50 agents désignés par l'administration municipale de Roubaix, et ce compris ceux qu'elle pourra charger spécialement, soit de veiller à l'application des reglements de police, soit de contrôler l'exécution des conditions de la rétrocession.

En ce qui concerne les lignes communiquant de la place de Tourcoing à celle de Roubaix, et *vice versa*, cette gratuité s'étendra à la totalité des parcours sans distinction de territoire.

Art. 15. — Les sommes stipulées à charge de la ville par l'article 28 du nouveau cahier des charges, pour le contrôle des fonctionnaires de l'État, devront être supportées par la compagnie nouvelle, qui sera tenue d'en verser régulièrement le montant.

Les frais de surveillance auxquels pourra donner lieu le contrôle des agents de la ville sont à la charge de la société ; ils sont fixés à la somme de 200 fr. par an. La société sera tenue d'en verser le montant dans la caisse municipale immédiatement après qu'elle y aura été invitée.

Art. 16. — Toute dérogation aux obligations inscrites dans les cahiers des charges, clauses et conditions générales de la concession ou de la rétrocession sera passible d'une amende de 10 francs par jour ; seront notamment frappés de cet amende, sans préjudice d'autres peines, s'il y a lieu, la suppression temporaire partielle ou complète du service d'une ligne ou d'une section de ligne, sauf les cas de force majeure dûment justifiés, le défaut d'entretien des voies ferrées ou des voitures, la majoration des prix, la diminution du nombre des départs, etc... Au cas où la compagnie n'aurait pas assuré ou repris l'exploitation normale d'une ligne quelconque du réseau, elle encourrait la déchéance après trois mises en demeure faites à dix jours d'intervalle.

Art. 17. — La compagnie nouvelle devra, dans un délai de trois jours à dater de la notification qui lui sera faite de la constatation administrative, payer le montant des amendes dues en raison des faits constatés. Sauf son recours dont il sera parlé plus loin, elle ne pourra, sous aucun prétexte, se soustraire à cette obligation. Elle autorise formellement la ville, le cas échéant, à prélever, passé le délai ci-dessus fixé, le montant des amendes sur le cautionnement déposé. Si celui-ci vient à être entamé par l'application des pénalités prévues, la société devra le reconstituer sous peine de déchéance dans les trois jours de l'avertissement qui lui sera notifié par l'administration municipale.

En cas de contestation, le différend sera tranché, en dernier ressort, par M. le préfet du Nord, après avis de MM. les ingénieurs du contrôle, la ville et la compagnie entendues dans leurs explications ou justifications.

Art. 18. — Le principe de la taxe de stationnement des voitures est maintenu. Toutefois, pour ne pas mettre obstacle à l'augmentation du nombre des départs, la base de la perception est modifiée comme suit :

La compagnie payera à l'avenir, à la ville de Roubaix, à titre de redevance de stationnement des voitures à voyageurs, 2f,25 par 100 francs des recettes totales brutes qu'elle encaissera pour transport des voyageurs sur les deux réseaux réunis de Roubaix et Tourcoing. Le compte en sera réglé dans le courant de janvier qui suivra la fin de chaque année, de concert entre la compagnie et un délégué de l'administration municipale auquel la compagnie devra fournir toutes justifications nécessaires.

Le payement devra avoir lieu dans le mois suivant.

Toute voiture affectée spécialement au transport des marchandises portant un chargement complet ou non devra acquitter un droit de stationnement de 15 centimes pour chaque jour où elle circulera sur les voies ferrées.

Les voitures destinées spécialement au transport à prix réduit des ouvriers seront exemptes de toute taxe municipale.

Art. 19. — La compagnie des tramways du département du Nord exploitant déjà à traction mécanique, en vertu d'accords dont la compagnie nouvelle a connaissance, intervenus entre la compagnie des tramways du département du Nord et le syndic de la faillite, une partie de cette ligne, la compagnie nouvelle pourra, à ses risques et périls, se substituer ladite compagnie pour tout ce qui touche, en totalité ou en partie, à l'entretien et à l'exploitation de cette ligne.

Art. 20. — Pour assurer l'exécution de ses engagements, la compagnie devra maintenir les cautionnements qu'elle a versés à la caisse municipale en exécution du traité du 9 janvier 1893, savoir :

1° Une somme de 563 241f,58 égale à l'évaluation des dépenses d'achèvement, de complément et de mise en exploitation des lignes, conformément au devis dressé par la compagnie et annexé au traité précité du 9 janvier 1893, ladite somme applicable à chacune des lignes, suivant ledit devis, comme suit :

Ligne n° 1 (2e partie)	71.660f,67
Ligne n° 1. *bis*	24.819 ,60
Ligne n° 2	258.449 ,35
Ligne n° 3	93.530 ,66
Ligne n° 4	32.127 ,30
Ligne n° 5	82.654 ,00
Total	563.241 ,58

Ladite somme sera remboursée à la compagnie par fractions de la manière suivante :

A mesure qu'une ligne ou section de ligne sera reçue et mise en exploitation, la compagnie sera autorisée à retirer, sur la production du procès-verbal

de la réception provisoire et de la mise en exploitation d'une ligne ou section de ligne, la somme afférente à cette ligne ou section de ligne, d'après l'évaluation ci-dessus, de façon qu'après l'achèvement, la réception et la mise en exploitation du réseau complet, la compagnie se trouvera entièrement remboursée du cautionnement ci-dessus stipulé.

2° Une somme de 30.000 francs en espèces, en rentes sur l'État ou en obligations de la ville de Roubaix, calculées au cours du jour, spécialement affectée à la garantie de l'exploitation et de l'exécution complète des engagements de la compagnie jusqu'à l'expiration de la rétrocession. Ce second cautionnement remplace celui qui a été stipulé à la charge de l'ancienne compagnie par l'article 4 du traité de rétrocession en date du 7 mars 1879.

En conséquence, cette somme ne sera rendue à la compagnie qu'à la rétrocession et après l'exécution entière de tous ses engagements, mais elle en encaissera régulièrement les revenus.

Art. 21. — Dans le cas où la compagnie n'aurait pas assuré la construction et l'exploitation de chacune des lignes dans un délai qui ne pourra en aucun cas excéder le double de celui imparti, la déchéance sera encourue de plein droit, après deux mises en demeure faites à un mois d'intervalle et restées sans résultat un mois après la dernière. Cette déchéance sera prononcée par le ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'État par la voie contentieuse. Audit cas de déchéance, les voies et les parties de voies construites et tous ouvrages existants sur la voie publique seraient acquis sans indemnité à la ville, laquelle pourra en outre s'emparer, *hic et nunc*, de l'exploitation du réseau et se mettre à cet effet en possession des dépôts, matériel, approvisionnements, cavalerie, moteurs, voitures, etc., en attendant l'expertise à laquelle il y aurait lieu de procéder. Elle aura pour le payement un délai d'un an moyennant l'intérêt de 3 1/2 p. 100 par an.

La ville conservera audit cas, à titre d'indemnité, la somme de 30.000 francs, montant du cautionnement n° 2 ci-dessus, et elle emploiera la partie non remboursée du cautionnement n° 1 à construire et mettre en état d'exploitation les lignes ne l'ayant pas encore été. La compagnie demeurera passible de la différence qui pourra exister entre les dépenses que la ville aura faites à cet effet et la somme restée non remboursée sur ledit cautionnement n° 1, différence au payement de laquelle les sommes dues par la ville pour la reprise des dépôts, cavalerie, etc., demeureront affectées; si, au contraire, la dépense à faire par la ville était inférieure, la différence resterait acquise à la ville, à titre de supplément d'indemnité.

Art. 22. — La compagnie devra loger sur le territoire de Roubaix les chevaux nécessaires à la partie de son exploitation applicable à la concession de Roubaix et se soumettre au payement des droits d'octroi.

Dans le cas contraire, elle devra, après entente avec l'administration municipale contracter un abonnement à l'octroi pour la consommation des grains et fourrages applicables à la partie de ses chevaux qui ne seraient pas logés sur Roubaix.

Art. 23. — La compagnie établira, sur le territoire de Roubaix, le dépôt pour la remise des moteurs mécaniques ou électriques qu'elle pourra mettre ultérieurement en service après les autorisations prévues plus haut, ainsi que les ateliers principaux pour la réparation de son matériel.

La ville de Roubaix s'engage à exempter de tous droits et taxes municipales, pendant toute la durée de la concession, les charbons et cokes nécessaires au fonctionnement de la traction mécanique.

Art. 24. — Les matériaux de la voie, ainsi que le matériel roulant et de traction, devront être de provenance française.

Les agents de l'exploitation seront de nationalité française.

Art. 25. — A l'expiration de la rétrocession fixée, ainsi qu'il est dit à l'article 4, au 3 décembre 1905 et par le seul fait de cette expiration, la ville de Roubaix acquerra tous les droits de la société sur les voies ferrées de tout le réseau, leurs dépendances, les immeubles faisant partie du domaine public et les objets immobiliers qui en dépendent, tels que changements de voie, plaques tournantes, bureaux d'attente, de contrôle, etc.

La ville entrera immédiatement en jouissance de ces voies et de leurs dépendances établies sur la voie publique ; la société sera tenue de lui remettre le tout en bon état d'entretien.

Quant aux immeubles établis sur le territoire de Roubaix ou de l'une des communes sur lesquelles s'étend son réseau et quant aux objets mobiliers, à l'exception des chevaux applicables au même réseau, la ville de Roubaix aura le droit de les reprendre à dire d'experts en faisant connaître son intention six mois à l'avance, étant bien entendu que toute reprise applicable à un immeuble ou à un objet devra porter sur l'immeuble ou sur l'objet en son entier sans division. Au cas où la ville de Roubaix ne reprendrait pas les appareils nécessaires à la traction électrique, tels que générateurs, machines, dynamos, etc., les fils conducteurs et toutes les annexes de ce moyen de traction établies sur la voie publique resteront la propriété de la compagnie qui sera tenue de les enlever dans un délai de trois mois.

Art. 26. — La société aura un droit de préférence pour toutes les lignes nouvelles dont la ville aurait obtenu la concession du Gouvernement.

Art. 27. — La société fait élection de domicile à son siège, à Roubaix.

Art. 28. — Toutes les contestations qui s'élèveraient entre la ville et la société, au sujet de l'exécution et de l'interprétation du présent traité, seront portées devant le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au conseil d'État.

Art. 29. — Les droits des tiers sont et demeureront expressément réservés.

Art. 30. — Au moyen des présentes, la convention du 9 janvier 1893 et toutes conventions antérieures relatives à la rétrocession demeureront non avenues. Le présent traité et le nouveau cahier des charges devant seuls, à l'avenir, faire la loi des parties.

Art. 31. — Les frais et droits que pourra occasionner le présent traité sont à la charge de la compagnie.

Fait en l'hôtel de ville de Roubaix, en triple exemplaire, dont un destiné à l'administration supérieure, le 3 novembre 1893, et à Paris, le 4 novembre 1893.

Le Président du conseil d'administration,
Lu et approuvé,
E. Francq.

Le Maire de Roubaix,
Lu et approuvé,
H. Carrette.

CAHIER DES CHARGES.

Ville de Roubaix.

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises en messagerie.

La traction aura lieu par chevaux ou par moteurs mécaniques ou par moteurs électriques avec conducteurs aériens sur toutes les sections où le ministre des travaux publics, d'accord avec la ville, en autorisera l'emploi. Toutefois, la traction mécanique est dès à présent autorisée sur les lignes nos 1 (1re section), 2, 3, 4 et 5.

Art. 2. — Le réseau comprendra les lignes suivantes, et empruntera les voies publiques ci-après-désignées :

1° Ligne n° 1, de Lille à Roubaix et Tourcoing, parcourant les rues de Lille et Neuve (route départementale n° 14), la Grande-Place, la Grande-Rue (chemin de grande communication n° 9), la rue du Collège, la place de la Fosse-aux-Chênes (voirie urbaine), enfin la rue de Tourcoing (route départementale n° 14), sur une longueur totale à exploiter entre les limites du territoire d'environ 3.870 mètres;

2° Ligne n° 1 *bis*, de la place de la Fosse-aux-Chênes à la gare de Roubaix, parcourant la rue de la Chapelle-Carrette, la rue de l'Alma et la place de la Gare, sur une longueur totale à exploiter d'environ 995 mètres;

3° Ligne n° 2, de Mouveaux à Wattrelos, parcourant le chemin de grande communication n° 9, sur les territoires de Mouveaux et de Tourcoing, la rue de Mouveaux, la rue du Grand-Chemin, la rue Saint-Georges, la Grande-Place, la Grande-Rue et la rectification du chemin de grande communication n° 9, jusqu'à la grande place de Wattrelos, sur une longueur totale à exploiter d'environ 6.270 mètres ;

4° Ligne n° 3 de Roubaix à Lannoix, partant de la Grande-Place, empruntant la rue Pierre-Motte, le boulevard Gambetta, la rue de Lannoy et la route départementale n° 19 jusqu'à la Grande-Place de Lannoy, sur une longueur totale à exploiter d'environ 4.115 mètres;

5° Ligne n° 4, dite de la gare du Nord-Est, reliant la Grande-Place de Roubaix à la gare de Roubaix-Wattrelos en empruntant la rue Pierre-Motte, le boulevard Gambetta, la rue de Lannoy, le boulevard de Belfort, le boulevard de Beaurepaire et la rue de Valenciennes sur une longueur totale à exploiter d'environ 2.460 mètres;

6° Ligne n° 5, de Tourcoing à Roubaix par les boulevards, empruntant le boulevard de la République, la rue d'Alsace, la place de la Patrie, la rue Saint-

Vincent-de-Paul, la rue de l'Alma, la rue de la Gare, la Grande-Place, sur une longueur totale à exploiter d'environ 1.970 mètres sur le territoire de Roubaix.

Le reste *comme au type* (*).

(N° 146)

[30 avril 1894]

Décret portant modification au décret du 13 février 1891 ayant pour objet l'établissement d'un tramway de Paris à Arpajon.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est reporté au 13 février 1896 le délai fixé par l'article 2 du décret du 13 février 1891, pour les expropriations nécessaires en vue de l'établissement du tramway de Paris à Arpajon, avec embranchement de Montlhéry sur Marcoussis.

. . . . . .

(*) Voir *le type. Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 29 avril 1894.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 147)

[7 juillet 1893]

Travaux publics communaux. — Église. — Décompte.
(Commune de Requista contre sieurs Jean et Augé.)

Procédure. — Conseil de préfecture. — Composition. — Conseiller général appelé pour compléter le conseil de préfecture sans que sa présence soit justifiée par les circonstances prévues par l'arrêté consulaire du 19 fructidor an IX. Arrêté annulé pour vice de forme (*).

Expertise. — Loi du 22 juillet 1889. — Question transitoire. — D'après la loi du 22 juillet 1889, l'expertise doit être faite par trois experts à moins que les parties ne consentent à ce qu'il soit procédé par un seul : dans l'espèce, il n'y a lieu de faire état d'une expertise faite par deux experts. Mais l'affaire étant susceptible d'être jugée à l'aide des autres éléments de l'instruction, il y a lieu de statuer de suite sans renvoi.

Travaux de parachèvement et non de réparation mis à la charge de la commune. Régularité.

SUR LE MOYEN DE FORME :

Considérant que l'arrêté attaqué ne contient aucune mention d'où il résulterait que la présence dans le conseil de préfecture d'un membre du conseil général était justifiée par les circonstances prévues par l'arrêté du 19 fructidor an IX, ni que les formalités prescrites par l'article 3 dudit arrêté aient été accomplies; qu'ainsi la commune requérante est fondée à soutenir que l'arrêté attaqué est irrégulier en la forme et, par suite, à en demander l'annulation;

(*) Voy. 8 août 1888, Bourqueney, *Ann.* 1889, p. 708 et les renvois.

Mais considérant que l'affaire est en état et qu'il y a lieu de statuer immédiatement au fond ;

Au fond :

Considérant que par son arrêté préparatoire, en date du 21 janvier 1888, le conseil de préfecture a, conformément à la décision ci-dessus visée du Conseil d'État, en date du 11 février 1887 (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 145), ordonné qu'il serait procédé à deux expertises distinctes, l'une entre la commune et la fabrique de Requista à l'effet de vérifier si, avant l'exécution des travaux, l'église se trouvait ou non en état de complet achèvement, l'autre entre la commune et la fabrique, d'une part, et les entrepreneurs, d'autre part, à l'effet de vérifier s'il existe des malfaçons imputables aux entrepreneurs et si les prix réclamés par eux sont exagérés ;

Considérant que la première de ces expertises a eu lieu régulièrement le 20 avril 1888 ; qu'il en résulte que les travaux exécutés par les sieurs Jean et Augé sont des travaux de parachèvement et non des travaux de réparation ; que dès lors, la dépense doit en être supportée par la commune qui, d'ailleurs, ne conteste pas que la fabrique de l'église doive être mise hors de cause ;

Considérant d'autre part, qu'en ce qui concerne la seconde expertise, la commune soutient que, contrairement aux dispositions de l'article 19 de la loi du 22 juillet 1889, elle n'a pas été avertie du jour auquel il y a été procédé ;

Considérant que, sans qu'il soit besoin d'examiner si l'omission alléguée par la commune est établie, il résulte de l'instruction que cette expertise est irrégulière ; qu'en effet, aux termes de l'article 14 de la loi du 22 juillet 1889, l'expertise doit être faite par trois experts, à moins que les parties consentent qu'il y soit procédé par un seul ; que l'expertise à laquelle il a été procédé entre la commune et les entrepreneurs, le 21 avril 1890, c'est-à-dire après la promulgation de la loi précitée, n'a été faite que par deux experts ; qu'ainsi il ne peut être fait état de leur rapport ;

Mais considérant qu'il est aujourd'hui établi par les autres pièces de l'instruction que les travaux exécutés par les sieurs Jean et Augé ne présentent pas de malfaçons et qu'il sera fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire en fixant le prix qui leur est dû à la somme de 8.675 francs, et en mettant les frais d'expertise à la charge de la commune ;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant qu'il y a lieu d'allouer aux entrepreneurs les

intérêts à partir du 27 octobre 1882, jour de la demande devant le conseil de préfecture; qu'ils ont demandé les intérêts des intérêts devant le Conseil d'État les 2 mai 1892 et 8 mai 1893, qu'à chacune de ces dates les intérêts étaient dus depuis plus d'une année; que, dès lors, et par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de faire droit à leurs conclusions... (Arrêté annulé. Fabrique de l'église de Requista mise hors de cause. La commune de Requista payera aux sieurs Jean et Augé la somme de 8.675 francs avec intérêts à partir du 27 octobre 1882. Intérêts capitalisés aux dates des 2 mai 1892 et 8 mai 1893, pour produire eux-mêmes intérêts. La commune supportera les frais d'expertise. La commune supportera les dépens exposés par les sieurs Jean et Augé.)

(N° 148)

[7 juillet 1893]

Travaux publics. — Rues et places. — Association syndicale. — Protection contre les inondations. — Décompte. — Arrêté du conseil de préfecture. — Interprétation. — (Sieur Varangot.)

Chose jugée. — Lorsqu'un arrêté du conseil de préfecture passé en force de chose jugée a décidé que les intérêts des sommes dues à un entrepreneur courraient du jour de la demande en justice, et non du jour où elles seraient exigibles, l'entrepreneur ne peut pas, sous prétexte d'interprétation, demander l'allocation des intérêts à partir d'une autre date.

Avances. — Imputations des payements. — Mandats. — Lorsqu'un entrepreneur a fait des avances à un syndicat, celui-ci n'est pas fondé à demander que les sommes payées à cet entrepreneur soient d'abord imputées sur le montant des avances passibles d'intérêts, alors que, dans l'espèce, les mandats de payement ont été délivrés sur les crédits pour travaux exécutés. — Si le payement doit être imputé sur la dette que le débiteur avait le plus d'intérêt à acquitter, cette règle subit une exception quand la quittance porte une imputation.

En ce qui concerne la demande d'interprétation des articles 3 et 4 de l'arrêté du 8 juillet 1886 :

Considérant que le sieur Varangot soutient que les intérêts

des sommes à lui dues par le syndicat devaient courir du jour où ces sommes étaient devenues exigibles et non pas seulement du jour de sa demande en justice; que sur ce point les dispositions de l'arrêté sus-daté ne peuvent donner lieu à interprétation et que, cet arrêté ayant acquis l'autorité de la chose jugée, les conclusions du requérant doivent être rejetées; qu'il doit en être de même de ses conclusions subsidiaires en ce qui concerne les intérêts des intérêts, ceux-ci lui ayant été alloués par l'article 11, dans des termes qu'il n'est pas recevable à contester.

En ce qui concerne les intérêts des avances faites par le sieur Varangot à l'association :

Considérant que, si le payement doit être imputé sur la dette que le débiteur avait le plus d'intérêt à acquitter, cette règle ne s'applique qu'au cas où la quittance ne porte aucune imputation; que le sieur Varangot produit les extraits de tous les mandats à lui délivrés, desquels il résulte que les sommes qui lui ont été versées par le syndicat l'ont toutes été sur le crédit ouvert pour travaux exécutés; que, d'autre part, il ressort de l'examen du budget du syndicat des rues d'Alfortville pour 1878 qu'à cette date le syndicat se reconnaissait débiteur des avances à lui faites par l'entrepreneur pour frais généraux; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que les premiers payements faits par le syndicat au sieur Varangot, seraient imputés d'abord sur la dette montant des avances faites par lui à l'association; qu'ils doivent l'être au contraire sur les prix des travaux exécutés;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que, dans sa requête en date du 6 septembre 1888 devant le conseil de préfecture, le sieur Varangot avait demandé les intérêts des intérêts; qu'à la date du 3 juin 1891, il conclut devant le Conseil d'État à une nouvelle capitalisation des intérêts; qu'à ces deux dates, il lui était dû plus d'une année d'intérêts, et qu'il doit être fait droit à sa demande... (Les payements faits au sieur Varangot par le syndicat des rues d'Alfortville seront imputés tout d'abord sur le prix des travaux exécutés. Les intérêts des sommes dues au sieur Varangot seront capitalisés au 6 septembre 1888 et 3 juin 1891, pour produire eux-mêmes intérêts. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. Dépens supportés moitié par le sieur Varangot, moitié par l'association.)

(N° 149)

[7 juillet 1893]

Travaux publics. — Asile d'aliénés autonome. — Honoraires d'architecte.— (Sieur Cordonnier contre asile d'Armentières.)

Travaux distincts de l'ouvrage exécuté. — Rédaction de plans, arpentage et estimation des terrains de l'ancien asile à reconstruire; sommation aux entrepreneurs : honoraires distincts de ceux relatifs aux travaux du nouvel asile.

Fourniture faite en exécution du marché passé au nom du directeur; honoraires refusés à l'architecte.

Projets, plans et devis commandés par le directeur. — Le directeur d'un asile autonome a pu, en commandant à l'architecte des plans et devis sans l'intervention de la commission administrative instituée par l'ordonnance du 18 décembre 1839, engager l'asile. — Renvoi à l'expertise pour déterminer la quotité des honoraires de ce chef (*).

En ce qui concerne les honoraires réclamés par le sieur Cordonnier, d'une part, pour rédaction de plans, arpentage et estimation des terrains de l'ancien asile, et, d'autre part, pour les états dressés en vue du remboursement des droits d'octroi :

CONSIDÉRANT que c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est fondé, pour reconnaître le droit de l'architecte à des honoraires, sur ce que les deux catégories de travaux dont il s'agit, distinctes de l'ensemble des projets relatifs au nouvel asile, avaient été utiles à l'établissement; qu'en fixant aux deux sommes de 408 francs et 450 francs le montant desdits honoraires, le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des faits

(*) D'après l'ordonnance du 18 décembre 1839, le directeur des asiles d'aliénés autonomes a des pouvoirs étendus. Il a des attributions correspondant à celles du maire et du conseil municipal. Si aucun travail ne peut être mis à exécution sans l'approbation de la commission, il est nécessaire que le directeur puisse soumettre des projets à cette commission, avant d'obtenir leur homologation; dès lors, on est forcé de lui reconnaître le droit de commander ces projets à l'architecte.

de la cause; qu'il y a donc lieu, sur ces points, de rejeter les conclusions du recours incident de l'asile d'Armentières;

Considérant que c'est également à bon droit que l'arrêté attaqué a alloué au requérant la somme de 22f,80, représentant les frais de deux sommations qui ont été faites par lui aux entrepreneurs pour le compte de l'asile;

En ce qui concerne la demande d'honoraires afférents à une fourniture de scories, qui aurait été commandée et réglée par le requérant :

Considérant que le marché dont il s'agit a été passé au nom du directeur de l'asile, et que le sieur Cordonnier ne justifie d'aucune convention l'autorisant à réclamer des honoraires proportionnels sur le montant des fournitures de cette nature;

En ce qui concerne toutes les autres réclamations du sieur Cordonnier, relatives aux projets, plans et devis qui lui auraient été commandés par le directeur :

Considérant que pour rejeter ces réclamations, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que le directeur n'avait pu valablement engager l'asile par la demande de projets ou plans de cette nature, alors que la commission de surveillance instituée par l'ordonnance du 18 décembre 1839 n'avait pas été préalablement appelée à donner son avis;

Mais considérant qu'en se bornant à demander à l'architecte, après entente avec le président de la commission de surveillance, divers plans et projets relatifs à certains travaux, soit en conformité du plan d'ensemble de la reconstruction de l'asile, soit même en dehors des prévisions dudit plan, le directeur n'a pas agi en dehors de ses attributions, ni méconnu les dispositions de l'ordonnance précitée; qu'il a pu dès lors valablement engager l'établissement, auquel d'ailleurs devaient profiter les plans et projets en question; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a écarté par une fin de non-recevoir les réclamations dont il s'agit;

Considérant toutefois que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer dès à présent sur cette partie de la demande du sieur Cordonnier, et qu'il y a lieu de prescrire, avant faire droit au fond, qu'il sera procédé par le sieur Jouanne, architecte, à une vérification en vue de constater quels sont, parmi les projets et plans ci-dessus mentionnés, ceux à raison desquels le sieur Cordonnier pourrait avoir droit à des honoraires, et, en ce cas, d'en évaluer le montant;

Sur les intérêts des intérêts :

Avant faire droit sur les conclusions du sieur Cordonnier, tendant à l'allocation d'honoraires pour plans et projets concernant certains travaux complémentaires en dehors de ceux exécutés pour la reconstruction du nouvel asile, il sera procédé par le sieur Jouanne, architecte, à une vérification contradictoire à l'effet de rechercher quels sont ceux desdits plans et études à raison desquels des honoraires seraient dus à cet architecte, et, le cas échéant, d'en évaluer le montant. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les intérêts échus aux dates des 19 juin 1889 et 17 avril 1891 seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à son profit à partir de chacune desdites dates. Conclusions du sieur Cordonnier, sur les chefs du recours autres que ceux qui font l'objet de la vérification ci-dessus prescrite, et recours incident de l'asile d'Armentières rejetés. Dépens réservés.

(N° 150)

[7 juillet 1863]

Voirie (Grande). — Rivières canalisées. — Déversement d'eaux boueuses. — (Sieur Chapheau.)

Le déversement d'eaux résiduaires provenant d'une râperie de betteraves, non directement dans le lit d'une rivière canalisée, mais dans un fossé d'écoulement se jetant dans un affluent de ladite rivière, ne constitue pas une contravention de grande voirie.

Considérant que les procès-verbaux susvisés n'ont pas été dressés contre le sieur Chapheau pour avoir créé un atterrissement dans le lit de l'Escaut, mais seulement pour avoir déversé les eaux résiduaires de sa râperie de betteraves dans un fossé d'écoulement qui se jette dans la Rouge-Plée, affluent de l'Escaut; qu'ainsi aucune contravention de grande voirie ne peut être reprochée au sieur Chapheau et qu'il y a lieu de le renvoyer des fins des procès-verbaux dressés contre lui... (Arrêté annulé. Le sieur Chapheau est renvoyé des fins des procès-verbaux dressés contre lui.)

(N° 151)

[7 juillet 1893]

Voirie (Grande). — Routes nationales. — Contravention. — (Ministre des travaux publics contre sieur Cheux.)

Constitue une contravention de grande voirie le fait de couper des arbres plantés sur les remblais d'une route nationale, alors même que l'auteur de la contravention n'aurait pas encore reçu d'indemnité pour l'expropriation du terrain employé à ce remblai (*).

Prescription. Amende. Réparation matérielle. — Prescription acquise de l'action publique en vertu de l'article 640 du Code d'instruction criminelle; non-lieu à la condamnation à l'amende, mais seulement à la réparation du dommage causé.

Procédure. Conseil de préfecture. (Loi du 22 juillet 1889, art. 45, § 2). — Lorsque l'ingénieur des ponts et chaussées a présenté des observations orales devant le conseil de préfecture, l'arrêté qui ne mentionne pas ces observations n'est pas entaché de vice de forme. — Cet agent ne représente pas l'État en matière répressive.

En la forme :

Considérant que, si l'ingénieur des ponts et chaussées a fourni des explications devant le conseil de préfecture autorisé à les recevoir par le paragraphe 2 de l'article 45 de la loi du 22 juillet 1889, ce n'est pas à cet agent de l'administration compétente qu'il appartient de représenter l'État en matière répressive; qu'ainsi le Ministre des travaux publics n'est pas fondé à soutenir que l'ingénieur a agi commme mandataire dans le sens de l'article 48 de la loi précitée et par suite à demander l'annulation en la forme de l'arrêté attaqué qui ne mentionne pas les observations orales de cet ingénieur;

Au fond :

Considérant qu'aux termes de l'article 43 de la loi du 28 septembre-6 octobre 1791, quiconque aura coupé ou détérioré des

(*) 21 novembre 1890, Rap. Enoch, *Ann.* 1892, p. 589 et le renvoi.

arbres plantés sur les routes sera condamné à une amende triple de la valeur des arbres ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du plan joint au dossier que le terrain sur lequel étaient plantés les arbres coupés par le sieur Cheux constitue un talus de remblais de la route nationale et forme à ce titre une dépendance de ladite route ; que, dès lors, sans qu'il soit besoin d'examiner si, comme le prétend le sieur Cheux, il serait demeuré propriétaire du terrain jusqu'au payement de l'indemnité d'expropriation, le fait relevé constitue une contravention de grande voirie prévue et punie par la disposition précitée ;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 640 du Code d'instruction criminelle l'action publique pour une contravention de police est prescrite après une année révolue à compter de la notification de l'appel formé contre le jugement rendu en première instance ;

Considérant que le recours du Ministre des travaux publics a été notifié au sieur Cheux, le 26 mars 1892, et qu'il s'est écoulé plus d'une année depuis cette notification, que par suite il n'y a pas lieu de prononcer contre le sieur Cheux la condamnation à l'amende, mais seulement de le condamner à la réparation du dommage causé... (Arrêté annulé. Le sieur Cheux est condamné à payer la somme de 12 francs et les frais du procès-verbal).

(N° 152)

[28 juillet 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Ministre des travaux publics contre sieur Giroux.)

Art. 50. — Mise en demeure, en cours d'entreprise, de démolir et reconstruire entièrement des maçonneries non conformes au devis, mais pouvant être réparées sans destruction complète ; absence de procès-verbal dressé par l'ingénieur et relatant les circonstances de la contestation : violation de l'article 50 ; allocation de l'indemnité réclamée par l'entrepreneur (XXVII).

Déblais. — Cube. — Réclamation. — Le cube des déblais devant être opéré d'après les métrés antérieurs à l'adjudication,

l'entrepreneur qui n'a pas réclamé contre ces métrés dans la quinzaine de la communication qu'il en a eue, est déchu du droit de contester les cubes établis d'après ces bases, alors du moins qu'il n'y a pas eu de changement ordonné en cours d'exécution (I, VII, VIII, XI).

Reprise des déblais. — Terres pouvant être chargées directement : rejet (II).

Déblais de roc imprévus : allocation d'une plus-value non passible de rabais (X).

Déblais exécutés par erreur. — Un entrepreneur ayant effectué par erreur des déblais qui devaient être exécutés en régie par l'État et ayant signalé cette erreur aux ingénieurs aussitôt après sa constatation, est fondé à réclamer à l'État le prix de ces déblais. — Les ingénieurs s'étant opposés à la détermination du cube des déblais extraits, alors que cette opération était possible, allocation à l'entrepreneur de la somme demandée par lui (IV).

Décompte définitif. — Demande de rectification. Erreurs matérielles non établies : rejet (VI).

Difficultés imprévues — non établies : pas d'indemnité (XV); — établies en ce qui touche le battage de pieux : indemnité due (XXV).

Faux frais. — Rentrent dans les faux frais de l'entreprise : — la construction d'un pont de service (XVIII); — le préjudice éprouvé par l'entrepreneur par suite de l'interdiction, à laquelle l'administration est restée étrangère de faire circuler ses voitures sur un pont : pas d'indemnité (XXVI).

Force majeure. — Décidé que les crues d'une rivière dans laquelle sont effectuées des fouilles pour fondations ne constituent pas des événements de force majeure pouvant donner droit à une indemnité (XV).

Intérêts. — Point de départ des intérêts des sommes dues à l'entrepreneur et de la retenue de garantie fixée conformément à l'article 49 des clauses et conditions générales, à l'expiration des trois mois à compter du jour où la réception définitive aurait dû avoir lieu (XXXI).

Matériel de l'entreprise employé par l'administration. — Des ouvriers directement employés par l'État s'étant servis de l'outillage d'un entrepreneur, sans que la fourniture de ce matériel ait été régulièrement demandée par les ingénieurs, l'entrepreneur a droit à une indemnité (XII).

Réclamations. — Acquiescement. — Lorsqu'au cours des

travaux le ministre a accepté le principe d'une indemnité pour déblais de nature imprévue, il n'est pas recevable devant le Conseil d'État à prétendre que ces déblais devaient être payés au prix prévu pour les déblais de toute nature (X).

Réception définitive. Décidé qu'elle aurait dû avoir lieu à l'expiration du délai de garantie, aucune malfaçon ne s'étant révélée pendant cette période, et que la nécessité de quelques travaux de parachèvement constatée après le délai précité ne permettait pas de retarder la réception (XXXI).

Réclamation. — Délai. — L'obligation de réclamer, à peine de déchéance, dans un certain délai, contre les cubes des terrassements n'est pas applicable à des travaux de déblais non compris dans l'entreprise (IV).

Substitution de matériaux à ceux prévus au devis. Pas de prix supplémentaire : cette substitution n'a pas été ordonnée par les ingénieurs et n'était pas nécessaire (XIX).

Sujétions : emploi imposé d'un matériel spécial, alors que l'entrepreneur avait installé un matériel suffisant : indemnité (XIII); emploi exigé de matériaux autres que ceux prévus et déjà approvisionnés : indemnité (XXIII); — déblais descendus au-dessous des cotes prévues : indemnité (XV); — fourniture exigée de matériaux autres que ceux prévus : indemnité (XVI); — coulage de béton au milieu de pieux imprévus : indemnité (XVI); — battage des pieux descendus plus bas que les prévisions : indemnité (XXI); — déblais exécutés sous l'eau par la faute de l'administration au lieu d'être extraits à sec : indemnité (XXII).

Sujétions non établies : les déblais ont été exécutés dans les conditions prévues (XVII, XXIV).

Travail compris dans le prix d'un autre : nettoyage, lavage et arasage compris dans le prix de la maçonnerie (XX).

Travaux non prévus au devis, — reconnus nécessaires : indemnité due (XXIII); — nécessité non établie : pas d'indemnité (II).

Travaux supplémentaires rentrant dans les prévisions du cahier des charges : pas d'indemnité (IX).

I. 1er chef. SUR LES CONCLUSIONS *de l'entrepreneur tendant à obtenir le payement d'une somme de* 3.320f,76 *à raison d'un cube supplémentaire de déblais dont l'extraction aurait été nécessaire pour donner à la plate-forme le bombement prévu au devis :*

Considérant que, aux termes de l'article 97 du cahier des charges, les métrés dressés avant l'exécution et acceptés par l'entrepreneur doivent servir de base au règlement définitif du cube des terrasses et que les résultats ne peuvent en être modifiés qu'en raison des changements ordonnés en cours d'exécution ;

Considérant que les métrés des terrassements des tranchées sur lesquelles porte la contestation doivent être considérés, par application du même article, comme ayant été acceptés par le sieur Giroux, faute par cet entrepreneur d'avoir réclamé dans le délai de quinze jours à partir 3 août 1880, date à laquelle, ainsi qu'en font foi les récépissés produits par l'administration, il a eu entre les mains le procès-verbal de piquetage, les profils en long et en travers et les plans, c'est-à-dire toutes les pièces énumérées dans l'article précité et nécessaires pour la vérification des quantités portées à l'avant-métré; qu'il résulte tant de l'avis unanime des experts que du rapprochement des diverses pièces du projet dont le sieur Giroux a eu ainsi communication, qu'il ressortait nettement que le bombement de 0,06 prévu au devis pour la plate-forme devait être obtenu en prenant le point supérieur à 0,03 au-dessus de la cote d'altitude moyenne de la plate-forme et les points inférieurs à 0,03 au-dessous de la même cote ; que, dans ces circonstances, et en l'absence de tout ordre des ingénieurs modifiant ces dispositions pour les tranchées dont il s'agit, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander que l'État lui paye un cube de déblais supérieur à celui qui est porté à l'avant-métré ;

II. 2e chef. — *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à obtenir le prix d'une reprise pour les terres provenant des fouilles des fossés :*

Considérant qu'eu égard aux dimensions des fossés les déblais en provenant pouvaient être chargés directement; que par suite le sieur Giroux, qui n'allègue pas avoir reçu d'ordre lui imposant un mode spécial d'exécution de ce travail, rendant nécessaire une reprise des terres, n'est pas fondé à prétendre à un prix supérieur au prix n° 1 du bordereau qui comprend entre autres mains-d'œuvre la fouille et la charge des déblais de toute nature;

Considérant, d'autre part, que l'entrepreneur soutient que le profil des fossés a été modifié, après leur exécution, sur une certaine longueur conformément à un ordre de service et que les déblais supplémentaires nécessités par cette modification n'ont pu être chargés directement sans reprise, mais que ces alléga-

tions produites d'ailleurs pour la première fois devant le Conseil d'État par le sieur Giroux ne sont appuyées d'aucune justification et ne sauraient dès lors être retenues au débat;

III. 3e chef, § 1... (*Prix du transport de 4.415 mètres cubes de déblais portés en dépôt;* distances contestées; grief non justifié);

IV. 4e chef, § 2. — *Sur les conclusions de l'entreprise en ce qui concerne les déblais de l'emplacement de la maison de garde :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Giroux a, par erreur, exécuté en sus des terrassements compris dans les travaux à lui adjugés un cube de 124mc,69 de déblais joignant ceux de son lot et faisant partie d'une masse qui devait être enlevée aux frais de l'État pour la construction d'une maison de garde; que ce dernier ne pouvait se refuser à payer ces déblais dont l'exécution a diminué les dépenses à faire en régie et que le ministre n'est pas fondé à opposer à la réclamation du sieur Giroux l'article 97 du cahier des charges aux termes duquel l'entrepreneur n'est plus recevable à réclamer contre le calcul des terrassements après l'acceptation de l'avant-métré, ledit article ne pouvant s'appliquer qu'aux réclamations relatives au calcul des terrassements faisant partie des travaux adjugés;

Considérant que le sieur Giroux a immédiatement signalé l'exécution de ces déblais supplémentaires aux ingénieurs, que ceux-ci ont néanmoins prescrit l'achèvement en régie des terrassements de la maison de garde sans faire au préalable mesurer contradictoirement le cube des déblais extraits par le sieur Giroux comme le demandait cet entrepreneur; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a porté au décompte le cube réclamé par le sieur Giroux et qui n'a été contesté que postérieurement à l'époque où toute vérification est devenue impossible par le fait des agents de l'État;

V. 4e chef, § 2.... (*Prix de transport de 1.332mc,65 de déblais; distance contestée; grief non établi*);

VI. 4e chef, § 3. — *En ce qui concerne le volume des déblais transportés de la tranchée du Mont :* — (omission prétendue, mais non justifiée);

VII. 6e chef; 4e chef, § 4, et 7e chef, § 3. — *En ce qui concerne la plus-value réclamée pour transport à la brouette et reprise de 2.705mc,720 de déblais nécessités par le raccordement des chemins aux passages à niveau des points* 332, 337 *et* 348 :

Considérant que l'article 99 du cahier des charges porte que l'entrepreneur sera libre d'exécuter les transports suivant le

mode qui lui conviendra, mais que les distances et le mode de transport prévus à l'avant-métré resteront la base du décompte définitif;

Considérant que cet article est applicable aux déblais nécessités par le raccordement des chemins aux passages à niveau, déblais qui ont été d'ailleurs portés au tableau du mouvement des terres de l'avant-métré accepté par l'entrepreneur; qu'il n'est pas justifié que des changements aient été apportés par l'administration aux dispositions du projet concernant l'emploi des déblais sur lesquels porte la prétendue contestation; que dans ces conditions, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé d'allouer au sieur Giroux un prix supérieur a celui qui a été calculé en tenant compte des distances et du mode de transport prévus à l'avant-métré;

VIII. 7e chef, § 1. — *En ce qui concerne les déblais des tranchées de la Bondée et de la Berme* :

Considérant qu'il n'est pas contesté que le cube porté au décompte est celui qui figure à l'avant-métré, lequel, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, 1er chef, a été accepté par le sieur Giroux dans les conditions prévues par l'article 97 du cahier des charges; que dès lors c'est à bon droit que, par application dudit article, le conseil de préfecture a refusé de compter à cet entrepreneur un cube supérieur, aucune modification n'ayant d'ailleurs été apportée au projet primitif;

IX. 7e chef, § 4. — *Sur les conclusions du sieur Giroux tendant à l'allocation d'une somme de* 1.513f,52 *représentant le prix des travaux qu'il a été obligé de faire pour exhausser et élargir la plate-forme entre les piquets* 336 *et* 346, *conformément à l'ordre des ingénieurs du* 18 *janvier* 1882 :

Considérant qu'il résulte des articles 49 et 52 combinés du cahier des charges que l'entrepreneur, pour obvier au tassement des terres, devait, pour les remblais, suivre un profil provisoire exhaussé avant de dresser la surface et les talus; que la limite de cet exhaussement devait être fixée par les ingénieurs et que ceux-ci pouvaient également, si cette mesure était jugée nécessaire, prescrire l'élargissement de la voie;

Considérant qu'il résulte de l'expertise qu'en prescrivant entre les profils 336 et 346 l'exhaussement et l'élargissement de la plate-forme de 0,08 en prévision du tassement, les ingénieurs n'ont pas excédé le droit qu'ils tenaient des articles précités du cahier des charges et n'ont pas imposé au sieur Giroux un travail extra-contractuel; que, dès lors, c'est à bon droit que la récla-

mation de cet entrepreneur a été rejetée par le conseil de préfecture;

X. Chefs nos 8, 9, § 1er; 11, § 1er et 12. — *En ce qui concerne le supplément de prix alloué à l'entrepreneur pour l'extraction et le transport du rocher compact dans les tranchées des Gristeaux et des Noels :*

Considérant qu'au cours des travaux et à la suite d'une réclamation de l'entrepreneur, le ministre des travaux publics a reconnu qu'il avait été rencontré dans l'exécution des tranchées du rocher compact d'une nature imprévue et décidé qu'il y avait lieu d'établir un prix spécial pour ces déblais de roc; que le ministre n'est dès lors plus recevable à soutenir que le sieur Giroux n'a droit pour ces déblais qu'aux prix fixés à forfait par le bordereau pour tous les déblais du lot;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il sera fait une exacte évaluation de la plus-value à allouer au sieur Giroux pour toutes les difficultés imprévues d'extraction et de transport des déblais de rocher compact rencontré dans l'exécution des tranchées des Gristeaux et des Noels en la fixant à 20.229 francs, somme qui n'est pas passible du rabais de l'adjudication, et qu'il y a lieu, en conséquence, réformant l'arrêté attaqué, de réduire à ce chiffre les indemnités s'élevant au total de 35.748f,84 allouées par le conseil de préfecture, sous les chefs 8, 9, paragraphe 1er; 11, paragraphe 1er et 12;

XI. *Sur les conclusions du recours incident en ce qui concerne le cube des déblais dans la gare de Saint-Claude-Vineuil :*

Considérant que le sieur Giroux ne justifie pas qu'il ait été apporté aux prévisions du projet des changements ayant eu pour conséquence l'augmentation du cube des déblais sur l'emplacement et aux abords de la gare de Saint-Claude-Vineuil; que, par suite, c'est à bon droit que, par application de l'article 97 du cahier des charges, le conseil de préfecture a maintenu au décompte le cube prévu à l'avant-métré;

XII. 19e chef. — *Sur les conclusions du sieur Giroux tendant au payement d'une somme de 3.750 francs pour location d'outillage :*

Considérant qu'à plusieurs reprises au cours de l'exécution des travaux, le sieur Giroux a signalé aux ingénieurs ce fait que les ouvriers employés par l'administration se servaient du matériel de l'entreprise, et qu'il résulte de l'instruction qu'en effet les travaux de l'État ont été, en partie tout au moins, exécutés avec le matériel : brouettes, madriers, échafaudages et autres appa-

reils appartenant à l'entrepreneur ; que, dans ces circonstances, l'État ne saurait se prévaloir de ce que les ingénieurs n'auraient pas régulièrement requis la fourniture de ce matériel pour refuser, après en avoir profité, d'en payer la location à l'entrepreneur ; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé, contrairement à l'avis exprimé par la majorité des experts, que la réclamation présentée de ce chef par le sieur Giroux devait être rejetée ;

Mais considérant qu'il résulte de l'expertise que la somme de 3.750 francs réclamée par l'entrepreneur est exagérée et qu'il sera fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire en condamnant l'État à payer au sieur Giroux la somme de 1.585f,54 ;

XIII. 20e chef. — *En ce qui concerne la machine Lacour, les heures d'ouvriers et les fournitures employées aux travaux exécutés directement par l'État ; — Sur les conclusions du ministre des travaux publics :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il a été constaté par tous les experts que l'emploi d'une machine du système « Lacour » dont la location a été payée par le sieur Giroux a été imposé par l'administration à cet entrepreneur dans des conditions irrégulières, alors que ce dernier avait exécuté l'ordre de service du 18 septembre 1880 et installé sur ses chantiers des machines suffisantes pour assurer le battage des pieux dans des conditions satisfaisantes ; que l'État doit en conséquence l'indemniser des dépenses improductives qu'ont entraînés pour l'entreprise la location et l'emploi de ladite machine ;

Mais considérant que le conseil de préfecture a alloué à l'entrepreneur 3.000 francs pour location et frais divers et 343f,90 pour heures d'ouvriers et combustibles employés pour le service de la machine dont s'agit, soit au total 3.344f,90 ; qu'il résulte de l'instruction que cette indemnité est trop élevée et qu'il y a lieu de la réduire à 2.500 francs ;

Sur les conclusions du recours incident :

Considérant que le sieur Giroux n'apporte aucune justification de nature à établir que l'État lui doive pour heures d'ouvriers et fournitures diverses employées à des travaux faits en régie une somme supérieure à celle de 3.471f,39 montant des divers mémoires arrêtés au cours de l'exécution des travaux et dont l'État s'est reconnu débiteur envers lui ;

XIV. 23e chef. — *Sur les conclusions du recours incident tendant à faire élever à* 10.673f,71 *l'indemnité de* 6.154f,73 *allouée à l'entrepreneur pour les empierrements par application de l'ar-*

ticle 32 des clauses et conditions générales (insuffisance de l'indemnité non établie) ;

XV. 24e chef, § 2. — *En ce qui concerne les déblais de fondation du pont de Beuvron. — Sur les conclusions du sieur Giroux et sur celles du ministre des travaux publics :*

Considérant que l'article 70 du cahier des charges dispose que les fouilles pour fondations seront faites à sec autant que possible au moyen d'épuisements et qu'on n'emploiera la drague qu'en cas de nécessité et sur l'ordre écrit des ingénieurs, et qu'aux termes de l'article 103 les déblais au-dessous de 0m,50 à partir du niveau du plan d'eau devaient être comptés comme dragages, c'est-à-dire au prix n° 5 du bordereau ; que de la combinaison de ces deux articles il résulte que l'emploi de la drague n'était ni prévu ni même autorisé pour tous les déblais à compter comme dragages ; que l'entrepreneur n'est donc pas fondé à demander un prix supérieur au prix n° 5 du bordereau pour les déblais exécutés au-dessous de la cote de 0m,50, en se fondant sur ce que l'emploi de la drague n'aurait pas été possible pour une partie desdits déblais, eu égard à leur nature, et sur ce qu'il aurait été obligé de les extraire à sec au moyen d'épuisements, ce procédé étant le normal mode d'exécution des fouilles prévu au marché ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, que si des crues de la rivière du Beuvron ont augmenté les difficultés d'épuisements, ces crues n'ont en aucune façon présenté le caractère d'événements de force majeure et ne peuvent dès lors justifier une demande d'indemnité ;

Mais considérant que les experts ont constaté que les fouilles de la culée n° 2 avaient été descendues plus bas que le niveau prévu ; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a alloué une plus-value au sieur Giroux pour les déblais exécutés ainsi en dehors des prévisions du marché, et qu'il n'est pas établi par le ministre que la somme de 560f,10 à laquelle le montant de cette plus-value a été fixé soit exagérée ; qu'il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu de rejeter tant les conclusions du ministre des travaux publics à fin de suppression de l'indemnité allouée par le conseil de préfecture que celles du sieur Giroux tendant à l'augmentation de ladite indemnité pour lui tenir compte de l'impossibilité du dragage et des difficultés éprouvées par suite des crues du Beuvron ;

XVI. 25e chef, § 4, *et* 24e chef, § 5. — *Sur les conclusions du sieur Giroux tendant à l'allocation d'un supplément de prix*

de 2.190f,35 à raison de l'emploi exclusif de pierres cassées pour le béton des fondations :

Considérant qu'il résulte des dispositions du cahier des charges, notamment des articles 21, paragraphe 2, et 36, paragraphe 2, que le béton devait se composer de mortier et de pierres cassées ou de graviers; qu'il n'est pas contesté que les ingénieurs ont imposé au sieur Giroux l'obligation d'employer exclusivement des pierres cassées ; qu'ils lui ont prescrit ainsi une fourniture différente de celle qu'il devait s'attendre à faire, étant donnés les termes du cahier des charges de son entreprise et qu'il en est résulté pour lui un supplément de dépenses ; qu'il a droit de ce chef à une indemnité et qu'il en sera fait une exacte évaluation en la fixant à 1.132f,20 ;

Sur les conclusions du ministre des travaux publics tendant à la suppression de l'indemnité de 314f,58 allouée à l'entrepreneur pour coulage du béton entre les pieux :

Considérant qu'il résulte des constatations de la majorité des experts que la présence dans les enceintes de pieux qui n'étaient pas prévus au projet primitif et qui ont été battus sur l'ordre des ingénieurs, a augmenté les difficultés du coulage du béton ; que, par suite, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a accordé au sieur Giroux, à raison de cette sujétion, l'indemnité contestée ;

XVII. 24e chef, § 6. — *Sur les conclusions du sieur Giroux tendant à l'allocation d'un supplément de prix de 936f,06 pour les déblais nécessités pour la rectification du lit du Beuvron :*

Considérant, d'une part, que le requérant n'établit pas que le cube réel de ces déblais ait été supérieur au cube porté au décompte et maintenu par le conseil de préfecture, conformément à l'avis unanime des experts ; et que, d'autre part, lesdits déblais ayant été en fait extraits à sec ou à moins de 0m,50 au-dessous du niveau du plan d'eau, c'est-à-dire dans les conditions prévues par l'article 103 du cahier des charges, le sieur Giroux n'est pas fondé à en demander le payement comme dragages, l'administration ayant d'ailleurs pris à sa charge les dépenses jugées nécessaires par l'entrepreneur lui-même avant l'exécution de ces travaux pour abaisser le plan d'eau et permettre l'extraction des déblais en rivière dans les conditions ci-dessus mentionnées et le sieur Giroux s'étant, par sa lettre du 18 juillet 1882, engagé à supporter toutes autres dépenses que pourrait occasionner ce travail ;

XVIII. 24e chef, § 10. — *Sur les conclusions du recours incident en ce qui concerne le pont de service :*

Considérant qu'en décidant que la construction du pont de service dont il s'agit fait partie des faux frais à la charge de l'entreprise, le conseil de préfecture a fait une exacte application de l'article 105 du cahier des charges et de l'article 19 des clauses et conditions générales ;

XIX. 24e chef, §§ 11 et 12, et 25e chef, §§ 13 et 14. — *Sur les conclusions du sieur Giroux tendant à l'allocation d'un supplément de prix pour les maçonneries en moellons piqués et parements des ponts, à raison de l'emploi des moellons de Pontlevoy, au lieu des moellons des carrières de Vineuil prévues au devis :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise que ce changement de carrières n'a pas été prescrit par l'administration à l'entrepreneur et que les carrières de Vineuil étaient suffisantes pour fournir les moellons nécessaires aux ouvrages d'art de l'entreprise ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la demande de supplément de prix du sieur Giroux ;

XX. Chefs nos 24, §§16, 25, §§ 17, 27 à 31 et 33 à 37. — *En ce qui concerne la plus-value réclamée par le sieur Giroux pour arasage, nettoyage et lavage de l'extrados des voûtes de divers ouvrages avant l'établissement des chapes :*

Considérant qu'aux termes de l'article 105 du cahier des charges, les prix des maçonneries comprenant toutes les mains-d'œuvre et fournitures nécessaires à l'exécution complète des ouvrages, conformément aux prescriptions du chapitre V et que l'article 84 compris dans ce dernier chapitre dispose expressément que les maçonneries seront bien arasées, nettoyées et lavées avant la pose des chapes ;

Considérant qu'il est reconnu par le sieur Giroux qu'il n'a pas été exigé de lui d'autres mains-d'œuvre que celles qui sont spécifiées par ledit article 84 et que celles-ci sont, ainsi que cela résulte de l'article 105 précité, rémunérées par les prix fixés au bordereau pour les maçonneries ; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la demande en supplément de prix du sieur Giroux ;

XXI. 24e chef, § 18. — *Sur les conclusions du ministre des travaux publics et sur celles du recours incident en ce qui concerne le battage des pieux :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, que le terrain rencontré n'était pas d'une nature imprévue et que les conditions du projet relatives au battage des pieux n'ont été modifiées d'une manière préjudiciable à l'entre-

preneur qu'en ce qui concerne la profondeur qui a été supérieure sur quelques points à la profondeur prévue; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a alloué au sieur Giroux une plus-value de 189f,60 à raison de la sujétion qui est résultée pour lui de cette modification aux conditions du projet primitif et qu'il a rejeté le surplus des réclamations de cet entrepreneur; qu'il n'y a donc lieu d'accueillir ni le recours du ministre ni le recours incident sur ce point;

XXII. 25e chef, § 1er. — *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de l'indemnité de 5.000 francs allouée à l'entrepreneur pour les déblais de fondations du pont de Cosson et de régularisation du lit de cette rivière et sur celles du sieur Giroux tendant à faire porter ladite indemnité à 8.434f,36 :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que l'administration s'est chargée d'exécuter elle-même les épuisements et de construire les bâtardeaux nécessaires pour permettre l'extraction à sec des déblais dont s'agit et que le décompte primitif n'a alloué à l'entrepreneur pour ces déblais que le prix n° 1 du bordereau, lequel s'applique aux déblais de toutes natures, exception faite toutefois pour les déblais sous l'eau;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il a été constaté notamment par la majorité des experts qu'en fait les déblais de fondations du pont du Cosson et de régularisation du lit de cette rivière n'ont pu, par suite de l'insuffisance ou du mauvais fonctionnement des appareils disposés par l'administration, être extraits à sec, c'est-à-dire dans des conditions analogues à celles prévues par l'article 103, paragraphe 1er, du cahier des charges, et que la présence de l'eau dans les fouilles a causé à l'entrepreneur une sujétion à raison de laquelle il était fondé à demander un supplément de prix;

Considérant qu'il n'est pas établi que le conseil de préfecture ait fait une inexacte évaluation de la somme à allouer de ce chef au sieur Giroux en la fixant à 5.000 francs; que, dès lors, il y a lieu de rejeter tant les conclusions du recours principal que celles du recours incident sur ce point;

XXIII. 25e chef, §§ 5 et 12. — *Sur les conclusions du ministre des travaux publics et sur celles du recours incident en ce qui touche les palplanches :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise que, si la fourniture de palplanches pour le pont du Cosson n'avait pas été prévue par le projet primitif, elle a été rendue nécessaire par les modifications apportées à ce projet en

cours d'exécution ; que le sieur Giroux, après avoir, avec l'agrément de l'administration, approvisionné des palplanches en sapin du Nord a dû, pour se conformer aux prescriptions d'un ordre de service en date du 8 novembre 1880, n'employer que des palplanches en chêne ; que si, pour ces dernières, il n'est pas fondé à réclamer un prix supérieur à celui qui est prévu au n° 64 du bordereau pour cette nature de fournitures, l'État a été au contraire avec raison condamné à lui payer une indemnité pour les palplanches en sapin du Nord amenées sur les chantiers et non utilisées par suite du changement apporté par l'administration aux dispositions d'abord arrêtées par elle ; qu'il y a lieu, par suite, de rejeter la demande du ministre tendant à faire retrancher du décompte la somme de 2.419f,20 allouée par le conseil de préfecture à titre d'indemnité pour les palplanches en sapin non employées et celles du sieur Giroux tendant à l'allocation d'un supplément de prix pour les palplanches en chêne ;

XXIV. 25e chefs, §§ 6, 7, 8 et 9. — *Sur les conclusions du recours incident tendant à l'augmentation des pieux de 10 mètres de longueur et au payement de 7 mètres approvisionnés avant la réception de l'ordre de service du 5 octobre 1880* :

Considérant, d'une part, que le sieur Giroux soutient qu'en lui prescrivant, par l'ordre de service précité, de fixer à 10 mètres la longueur des pieux nécessaires à la culée de la rive gauche et à la première pile du pont du Cosson, les ingénieurs lui ont imposé une fourniture extra-contractuelle et imprévue et qu'un prix nouveau doit en conséquence être établi pour les pieux de 10 mètres en pin ou en chêne ;

Mais considérant que les pièces du marché prévoyaient expressément que la longueur des pieux à fournir par l'entrepreneur pouvait atteindre 10 mètres et qu'aux termes des nos 62 et 63 du bordereau, les prix fixés par mètre cube de bois de chêne ou de bois de sapin devaient s'appliquer aux pieux de 5 à 10 mètres ; qu'il résulte de l'instruction que cette dernière longueur imposée par l'ordre de service du 5 octobre 1880 pour les pieux de la culée gauche et de la première pile du pont du Cosson n'était pas excessive eu égard aux conditions dans lesquelles devaient s'exécuter le battage des pieux et qui pouvaient être prévues lors de l'adjudication ; que, par suite, l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer pour les pieux de 10 mètres un prix supérieur aux prix nos 62 et 63 du bordereau ;

Considérant, d'autre part, que le sieur Giroux demande le

payement de pieux de 7 mètres en sapin ou en chêne qu'il aurait approvisionnés antérieurement à la réception de l'ordre de service du 5 octobre 1880 et qui seraient restés sans emploi;

Mais considérant que l'entrepreneur n'apporte aucune justification de nature à établir que les pieux qui sont restés sans emploi ont été approvisionnés avant le 5 octobre 1880; qu'il résulte au contraire de l'instruction que tous les pieux de 7 mètres amenés sur les chantiers à cette date ont été employés pour d'autres ouvrages de l'entreprise; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation du sieur Giroux;

XXV. 25e chef, § 10. — *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de l'allocation de 4.032f,38 accordée à l'entrepreneur pour le battage des pieux de 10 mètres du pont du Cosson et sur celles du recours incident tendant à l'augmentation de ladite indemnité et à l'allocation d'une plus-value pour les frettes desdits pieux :*

Considérant que, s'il n'est dû, ainsi que cela résulte de la présente décision sous le chef n° 25, paragraphes 6 et 7, aucune plus-value à l'entrepreneur à raison de l'obligation qui lui a été imposée de fournir, barder et mettre en fiche des pieux de 10 mètres de longueur pour la culée gauche et la première pile du pont du Cosson, il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, que le battage des pieux a présenté des difficultés qui n'étaient pas entrées dans les prévisions communes des parties contractantes lors de l'adjudication et qui ont augmenté considérablement les frais que l'entrepreneur pouvait s'attendre à supporter; que, par suite, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé qu'il lui était dû une indemnité de ce chef et qu'en lui allouant la somme de 4.032f,38, dans laquelle est compris le supplément de dépenses afférent aux frettes, il a fait une exacte évaluation du préjudice causé au sieur Giroux pour ces difficultés imprévues; qu'il y a lieu, dès lors, de rejeter tant les conclusions du ministre que celles du sieur Giroux mentionnées ci-dessus;

XXVI. 25e chef, § 16. — *Sur les conclusions du recours incident tendant à l'allocation d'un supplément de prix pour la maçonnerie ordinaire du pont du Cosson :*

Considérant, d'une part, que les prix des maçonneries qui comprennent le transport des moellons n'ont pas été établis en prévision du passage des charrois par le pont du moulin des Frotteaux, et, d'autre part, que l'interdiction de la circulation des voitures de l'entreprise sur ledit pont est un fait auquel l'administration est restée étrangère; que, dans ces circonstances, c'est

à bon droit que le conseil de préfecture a, conformément à l'avis unanime des experts, rejeté la demande d'indemnité formée par l'entrepreneur à raison des dépenses supplémentaires qu'a occasionnées pour lui ladite interdiction, le sieur Giroux étant tenu, aux termes de son cahier des charges, des faux frais de l'entreprise;

XXVII. 25e chef, § 18. — *Sur les conclusions du recours incident en ce qui concerne la démolition et la reconstruction des têtes des arches du pont du Cosson :*

Considérant que le sieur Giroux a été mis en demeure, par arrêté préfectoral du 5 juillet 1881, à lui notifié le 10 du même mois, de démolir dans un délai de huit jours les têtes des arches du pont du Cosson et de les rétablir conformément aux dispositions du projet dans un délai de quinze jours; que cet entrepreneur a immédiatement protesté dans une lettre adressée au préfet, dans laquelle, tout en reconnaissant qu'une partie des voussoirs ont des joints non conformes aux prescriptions du devis et doivent être remplacés, il conteste le droit de l'administration de faire procéder à une démolition et à une reconstruction aussi complètes que celles qui lui sont imposées par l'arrêté de mise en demeure, les parties défectueuses de l'ouvrage pouvant être refaites avec une dépense moindre que celles que devait nécessiter l'exécution de cet arrêté; qu'en présence de cette réclamation, les ingénieurs auraient dû dresser un procès-verbal des circonstances de la contestation, conformément aux dispositions de l'article 50 des clauses et conditions générales, que ce procès-verbal n'a pas été dressé et que l'administration ne justifie pas que la protestation du sieur Giroux, à laquelle il n'a été donné aucune suite, n'était pas fondée; que la majorité des experts a, au contraire, émis l'avis que cet entrepreneur a dû, pour réparer les malfaçons existantes dans les conditions fixées par l'arrêté du préfet, faire une dépense supérieure à celle à laquelle il aurait été strictement obligé et qu'il sera fait une juste évaluation de l'indemnité qui lui est due en la fixant à 3.000 francs; que, dans ces circonstances, il y a lieu, réformant l'arrêté attaqué, de lui allouer ladite somme;

XXVIII. Chefs nos 27, § 4, 28, § 2, et 29, § 2. — *Sur les conclusions du ministre en ce qui concerne le cube de la charpente des cintres employés aux passages supérieurs nos* 312, 366 et 388 : — (Cube exactement établi);

XXIX. Chef n° 38. — *Sur les conclusions du sieur Giroux tendant à obtenir un supplément de prix de* 478f,37 *pour les travaux*

de soutènement exécutés au point 310-314 : — (prix appliqué exactement);

XXX. 40e chef, § 3. — *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à faire élever à* 12.994f,52 *l'indemnité que l'État a été condamné à lui payer par application de l'article* 32 *des clauses et conditions générales pour diminution de plus d'un tiers de la quantité de perrés prévue au projet* (évaluation suffisante);

XXXI. *Sur les intérêts :*

Considérant que le procès-verbal de réception provisoire dressé le 15 décembre 1882 constate que les travaux de l'entreprise étaient terminés à cette date; que, pendant le délai de garantie fixé à un an pour tous les ouvrages par l'article 115 du cahier des charges, il n'a été constaté aucune malfaçon et qu'aucun défaut d'entretien n'a été reproché à l'entrepreneur; que, dans ces circonstances, il aurait dû être procédé le 15 décembre 1883 à la réception définitive, et que l'administration ne peut se prévaloir de ce que, postérieurement à cette date, la nécessité de quelques travaux de parachèvement, peu importants d'ailleurs, aurait été constatée, pour soutenir qu'elle a pu légitimement retarder de plus de dix-huit mois la réception définitive, faute par le sieur Giroux de s'être mis d'accord avec elle au sujet de la charge et de l'exécution de ces travaux; qu'il y a lieu, par suite, de maintenir la disposition de l'arrêté attaqué qui a fixé le point de départ des intérêts au 15 mars 1884, c'est-à-dire trois mois après la date à laquelle la réception définitive aurait dû avoir lieu et de décider que toutes les sommes restant dues par l'État au sieur Giroux porteront intérêts au profit de ce dernier à partir de ladite date du 15 mars 1884, sans en excepter même le montant de la retenue de garantie, l'État ne justifiant pas que la restitution en ait été offerte à l'entrepreneur et que ce soit par suite d'une négligence imputable à ce dernier que le payement n'en a pu avoir lieu;

XXXII. *Sur les intérêts des intérêts :*

Considérant que le conseil de préfecture les a alloués, avec raison, à l'entrepreneur, conformément à ses demandes, à partir des 30 avril 1885 et 12 avril 1887; qu'en effet, à chacune de ces dates, il lui était dû plus d'une année d'intérêts;

Mais considérant que c'est à tort qu'il a accueilli la demande de capitalisation des intérêts présentés par le sieur Giroux, le 17 avril 1886, date à laquelle il était dû moins d'une année d'intérêts depuis la dernière demande d'intérêts des intérêts à laquelle il avait été fait droit;

onsidérant enfin que le sieur Giroux a demandé les intérêts intérêts devant le Conseil d'État aux dates des 30 octobre 1889, in 1891, 17 juin 1892 et 27 juin 1893 et, qu'il doit être fait it à ces demandes par application de l'article 1154 du Code l;

n ce qui concerne les frais de l'expertise :

onsidérant que dans les circonstances de l'affaire il y a lieu maintenir la disposition de l'arrêté du conseil de préfecture a mis les frais d'expertise en totalité à la charge de l'État... tat payera au sieur Giroux, en sus des sommes portées au ompte de son entreprise, 73.075f,87. Intérêts alloués à partir 15 mars 1884, capitalisés aux dates des 30 avril 1885, 12 avril 7, 30 octobre 1889, 9 juin 1891, 17 juin 1892 et 27 juin 1893. été réformé en ce qu'il a de contraire. L'État supportera la ilié des dépens exposés par le sieur Giroux.)

TRIBUNAL DES CONFLITS

(N° 153)

[8 juillet 1893]

Travaux publics. — Compétence. — Action en garantie. — Conflit négatif. — (Sieur Delnaud.)

L'autorité judiciaire, saisie d'une demande en résiliation de bail avec indemnité, formée par des locataires contre le propriétaire d'un immeuble dont les accès ont été modifiés à la suite de travaux de voirie, est compétente pour statuer sur l'action en garantie dirigée par le propriétaire contre la ville, auteur des travaux (*).

Vu la requête présentée par le sieur Adolphe Delnaud, demeurant à Bordeaux, rue du Tondu, n° 64, ladite requête enregistrée au secrétariat du tribunal des conflits le 15 novembre 1892, et tendant à ce qu'il plaise au tribunal, — attendu que le conseil de préfecture de la Gironde, par un arrêté en date du 31 octobre 1890, et le tribunal civil de Bordeaux, par un jugement du 2 juin 1892, se sont respectivement déclarés incompétents pour connaître de l'action en garantie formée par le requérant contre la ville de Bordeaux, à l'occasion d'une instance en résiliation de bail avec indemnité introduite contre lui devant l'autorité judiciaire par le sieur Depiot, locataire d'un immeuble dont le sieur Delnaud est propriétaire, à Bordeaux, rue du Hautoir, n°s 25 et 27, et motivée sur les dommages causés audit immeuble par des travaux entrepris par la ville, — régler la compétence, dire que le conseil de préfecture était seul compétent pour connaître du litige, et renvoyer les parties devant ce conseil ;

Vu la loi du 24 mai 1872 et le règlement d'administration publique du 26 octobre 1849 ;

(*) Voy. 7 mai 1892 (*Ann.* 1893, p. 647) conflit Tardy; — 15 mai 1891 (*Ann.* 1893, p. 1103), et 11 mars 1892 (*Ann.* 1893, p. 384), Conseil d'État, ville de Paris.

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que le conseil de préfecture de la Gironde, par arrêté du 31 octobre 1890, et le tribunal de Bordeaux, par jugement du 2 juin 1892, se sont successivement déclarés incompétents pour connaître de la demande en garantie dirigée par le sieur Delnaud contre la ville de Bordeaux; que de cette double déclaration il résulte un conflit négatif et qu'il y a lieu de régler la compétence;

Considérant, en effet, que les conclusions à fins de garantie prises par le sieur Delnaud contre la ville de Bordeaux tendaient à obtenir la réparation du préjudice pouvant résulter pour lui de la résiliation du bail réclamée par ses locataires, les sieurs Barraud et Depiot, dans le cas où cette résiliation serait prononcée au profit de ces locataires et motivée sur les détériorations ou modifications apportées dans l'immeuble loué par les travaux de voirie entrepris par la ville de Bordeaux; que ces travaux sont des travaux publics;

Considérant que, d'après l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur les demandes en réparation des torts et dommages provenant de l'exécution des travaux publics;

Considérant, en conséquence, que le conseil de préfecture de la Gironde, en se déclarant incompétent pour connaître de la demande en garantie du sieur Delnaud, a méconnu les règles de la compétence... (L'arrêté par lequel le conseil de préfecture de la Gironde se déclare incompétent est considéré comme non avenu. Les parties sont renvoyées devant ledit conseil.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 154)

[4 mai 1894]

Frais de tournées. — Contrôle des chemins de fer miniers et industriels.

Monsieur le Préfet, la question du règlement des frais de tournées nécessitées par le contrôle des chemins de fer miniers et industriels a donné lieu, dans ces derniers temps, à des divergences d'interprétation qu'il importe de faire cesser.

Ces frais sont réglés conformément aux dispositions d'une circulaire du 11 novembre 1890; mais, depuis cette époque est intervenue la loi du 18 juillet 1892, dont les articles 6 et 7 ont établi une taxe sur toutes les épreuves d'appareils à vapeur et, par suite, ont abrogé le mode de taxation et de recouvrement des frais de déplacements pour ces opérations, qui avait été déterminé par les décrets du 10 mai 1854 et du 23 février 1882. Ces nouvelles dispositions ont fait l'objet d'une circulaire en date du 9 décembre 1892.

Or, les épreuves des appareils à vapeur situés dans l'enceinte des chemins de fer *industriels* concédés à titre d'intérêt général ne sont pas, à ce titre, assujetties aux taxes de la loi du 18 juillet 1892. Mais, d'autre part, il semble peu rationnel de régler les tournées d'épreuves d'appareils à vapeur effectuées pour le compte des chemins de fer *miniers* d'après la circulaire précitée du 9 décembre 1892, et les tournées faites sur les mêmes chemins pour tous autres motifs par application du décret du 10 mai 1854. J'estime qu'il convient de n'appliquer désormais à toutes ces tournées que les dispositions de la circulaire du 9 décembre 1892, sans plus jamais recourir au décret de 1854.

Il y a lieu, en conséquence, de modifier le deuxième paragraphe de la circulaire du 11 novembre 1890, en ce sens que *les che-*

mins de fer miniers devront, au point de vue des frais de tournées à allouer aux fonctionnaires et agents du contrôle, à quelque titre que ce soit, être assimilés aux *chemins de fer privés* ou, d'une façon plus générale, à une dépendance légale quelconque, de la mine sur laquelle l'action des Ingénieurs des mines s'étend comme sur la mine elle-même.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation aux Ingénieurs des mines.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
JONNART.

(N° 155)

[4 mai 1894]

Durée du travail des mécaniciens et chauffeurs.

MM. les administrateurs, des circulaires ministérielles en date du 24 avril 1891 et 25 avril 1892 ont déterminé les règles d'après lesquelles devraient être établis les roulements de service des mécaniciens et chauffeurs dans les dépôts des différentes Compagnies de chemins de fer. Ces règles ont apporté d'heureuses améliorations dans les conditions du travail de ces agents; c'est en m'inspirant de l'esprit qui les a dictées et de l'expérience qui en a été faite dans ces dernières années, que je me suis demandé si, par certaines modifications, il n'était pas possible de faire un pas de plus dans la voie tracée par mes prédécesseurs.

Il a été reconnu que la réglementation actuelle n'a pas, dans la pratique, toute la souplesse nécessaire pour en tirer une amélioration du travail en rapport avec les charges nouvelles qu'elle a imposées aux Compagnies et à l'État; de plus, son application entraîne certaines sujétions qui, sans offrir d'intérêt au point de vue de la sécurité, provoquent de légitimes réclamations de la part d'un grand nombre de mécaniciens et de chauffeurs. En effet, l'obligation de faire tenir strictement la journée de travail et le repos de dix heures qui la suit dans une période de vingt-quatre heures, et de limiter uniformément tous les repos ininterrompus à un minimum de dix heures, peut contraindre les Compagnies, dans certains cas, à restreindre le

nombre et la durée des repos pris au domicile; dans d'autres, à répartir, sans utilité réelle, le service entre un plus grand nombre d'équipes. D'autre part, le maximum de douze heures de travail sur vingt-quatre, toléré par les circulaires précitées, qui est admissible à la rigueur pour une journée déterminée, devient excessif s'il est atteint régulièrement : une telle latitude, qui n'est pas contraire à la lettre de ces circulaires, pourrait permettre d'établir des roulements trop chargés.

Les indications données par la pratique montrent que, pour obvier à ces inconvénients, il convient :

a) De prendre, pour apprécier les conditions de travail des agents, une période d'une certaine étendue et de limiter la durée moyenne du travail effectif dans cette période à dix heures sur vingt-quatre;

b) De faire, au point de vue de la durée, une distinction entre les repos ininterrompus pris au domicile et ceux qui sont pris hors de la résidence, ces derniers pouvant être limités au temps suffisant pour réparer les forces des agents entre deux périodes de travail, à la condition que cette réduction soit compensée par une prolongation des repos pris au domicile.

Par ces moyens, on atteindra le double but qu'il y a lieu de poursuivre dans l'organisation des roulements, savoir : Ramener la durée moyenne du travail à un maximum raisonnable, et rendre le plus fréquents possible les retours à la résidence.

J'ai en conséquence posé les règles suivantes :

1° La journée de travail devra contenir en moyenne dix heures de travail effectif au plus, et dix heures de repos ininterrompu au moins, de telle sorte que dix jours consécutifs quelconques d'un roulement, comptés de minuit à minuit, ne contiennent pas plus de cent heures de travail effectif et renferment un total de repos ininterrompus au moins égal à cent heures;

2° Chaque période de travail devra être comprise entre deux repos ininterrompus et ne pas contenir plus de douze heures de travail effectif : seront seuls considérés comme ininterrompus les repos de dix heures au moins à la résidence de l'agent et de sept heures au moins hors de sa résidence. Il ne pourra pas y avoir plus de deux repos ininterrompus consécutifs inférieurs à dix heures, et la durée totale de deux repos ininterrompus consécutifs quelconques devra être de dix-sept heures au moins;

3° On comptera comme travail effectif tout le temps pendant lequel les mécaniciens et chauffeurs sont tenus de rester sur leur machine ou de ne pas s'en éloigner, ou ont un travail

quelconque à effectuer dans les dépôts et ateliers. Les réserves ne pourront être comptées comme repos qu'autant que les agents seront autorisés à passer le temps de réserve dans les dortoirs et réfectoires des dépôts et ateliers; ou dans tout autre lieu de repos déterminé;

4° Il ne pourra être dérogé, dans les tableaux de roulement et les services de trains facultatifs, aux prescriptions de la présente circulaire que dans les cas spéciaux pleinement justifiés par les nécessités du service, et sous réserve, pour les roulements du service normal, de l'autorisation de l'administration;

5° Les Compagnies soumettront à l'administration les tableaux et graphiques de roulements à chaque changement de service;

6° Si, en service et par suite de circonstances imprévues ou accidentelles, le travail des mécaniciens et des chauffeurs excédait les limites prescrites, les Compagnies auraient à en rendre compte conformément au paragraphe ci-après; mais en aucun cas et sous aucun prétexte, les mécaniciens et les chauffeurs ne pourront invoquer la prolongation de la durée de travail pour abandonner le service public qu'ils sont chargés d'assurer;

7° Le compte rendu prévu par le précédent paragraphe sera adressé le 10 de chaque mois à l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation et de la traction, qui prescrira à la Compagnie de prendre les mesures nécessaires pour faire disparaître sans retard les causes permanentes qui amèneraient des dérogations réitérées aux roulements approuvés. Les suites données à ces observations seront signalées dans les rapports trimestriels par le contrôle, qui proposera en outre les mesures nécessaires pour compléter celles que la Compagnie aura prises, dans le cas où il les jugerait insuffisantes;

8° Pour assurer l'exécution des prescriptions des deux paragraphes ci-dessus, les ingénieurs du contrôle vérifieront fréquemment dans les dépôts les roulements en vigueur et les bulletins de traction, qui devront leur être communiqués sur leur demande.

La présente circulaire, qui remplace celles des 24 avril 1891 et 25 avril 1892, sera mise en application dès l'ouverture du service d'été de 1894.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

JONNART.

(N° 156)

[4 mai 1894]

Mines inexploitées.

Monsieur le Préfet, la circulaire ministérielle du 24 avril 1891, relative aux mines abandonnées ou inexploitées, a eu principalement pour but : d'une part, de rappeler et de préciser les principes sur la situation de droit de chacune de ces catégories de mines ; d'autre part, de provoquer une enquête d'ensemble sur la situation de fait des mines inexploitées, en vue de connaître celles à l'égard desquelles il pourrait y avoir lieu de poursuivre la déchéance. Il y était sommairement traité de la procédure que, le cas échéant, vous auriez à entamer, d'après les instructions de l'Administration, pour aboutir soit à la reprise des travaux, soit au retrait de la concession. Quant aux formalités qui, la déchéance une fois prononcée, seraient à remplir, par application de l'article 6 de la loi du 27 avril 1838, il eût été prématuré de s'en occuper dès cette époque. Mais, en annonçant qu'il ne lui paraissait pas, pour le moment, nécessaire de revenir sur ces formalités, mon prédécesseur réservait implicitement à une circulaire ultérieure le soin de reprendre la question.

Elle méritait d'autant plus d'être étudiée à nouveau que les instructions à ce relatives, contenues dans la circulaire émise le 29 décembre 1838, pour l'exécution de la loi précitée du 27 avril de la même année, ont été reconnues présenter des lacunes et comporter des modifications. La présente circulaire est, sur ce point particulier des formalités spéciales à la déchéance et à la mise en adjudication d'une mine, destinée, tant à compléter la circulaire du 24 avril 1891, qu'à remplacer celle du 29 décembre 1838.

La décision ministérielle qui, après une mise en demeure infructueuse d'avoir à reprendre les travaux dans un délai déterminé, prononce la déchéance, doit, aux termes de l'article 6, paragraphe 2, de la loi du 27 avril 1838, être « notifiée aux concessionnaires déchus, publiée et affichée à la diligence du Préfet ». En cas de recours contre la décision, l'arrêt au contentieux qui la confirme doit également, en vertu du paragraphe 4 du même article, être notifié aux concessionnaires déchus; mais la loi ne

spécifie pas comment doivent être faites la mise en demeure et les notifications qu'elle prévoit.

Or, à raison de la gravité d'une mesure telle que la déchéance, il est essentiel que la procédure qui y a trait soit accomplie avec la plus irréprochable régularité et assure le plus de garanties aux intéressés, tout en entraînant le moins de frais.

C'est dans cet ordre d'idées que j'ai cru devoir consulter le Conseil d'État sur les solutions les meilleures à donner aux difficultés qui peuvent se produire dans deux éventualités relativement assez fréquentes :

1° Quand, — la mine appartenant à plusieurs personnes qui ont négligé de désigner, comme l'exige l'article 7 de la loi du 27 avril 1838, un représentant, — l'Administration n'a pas les moyens de les connaître toutes ;

2° Quand les concessionnaires sont inconnus ou que leur domicile est inconnu.

Dans la première hypothèse, que la circulaire du 29 décembre 1838 n'a pas prévue, les mise en demeure ou notifications, mentionnées par l'article 6 de la loi du 27 avril 1838, doivent-elles obligatoirement être faites à toutes les personnes intéressées dans l'entreprise ?

Dans la seconde hypothèse, l'application, que vise ladite circulaire, des articles 68 et 69 du Code de procédure civile s'impose-t-elle ? Si non, la substitution d'une procédure à forme administrative, à cette procédure à forme judiciaire, ne serait-elle pas justifiée ?

Il ressort de l'avis émis par le Conseil d'État que si la préoccupation de donner aux intéressés les garanties désirables a pu déterminer la recommandation, faite par la circulaire de 1838, d'appliquer les dispositions susvisées du Code de procédure civile, en cas de concessionnaires inconnus, le caractère essentiellement administratif de la procédure qu'implique la loi du 27 avril 1838 n'en demeure pas moins incontestable. Au Ministre des travaux publics appartient le droit et incombe le soin de régler, par des instructions nouvelles et selon les besoins actuels, l'ensemble de la procédure des retraits de concessions, en recourant, notamment, au personnel de l'Administration, et aux formes administratives, pour les mise en demeure et les notifications, afin d'éviter les complications et les frais qu'entraînerait le recours au ministère d'huissier.

Passant ensuite aux détails d'application, le Conseil d'État a donné des indications qui se résument ainsi :

En cas de prolongation, sans intervention de l'autorité, du fait d'inexploitation d'une mine dont les concessionnaires se seraient abstenus de désigner, suivant l'article 7 de la loi de 1838, un représentant, il semble désirable, mais suffisant, de faire les mise en demeure et notifications de l'article 6 aux divers concessionnaires qui pourraient être connus.

Quand la redevance fixe d'une mine est encore acquittée, on peut, d'ailleurs, connaître, en se reportant aux rôles des taxes et par recours au service des Contributions directes, les concessionnaires ou leurs ayants cause, au nom ou pour le compte desquels la redevance est payée.

A l'égard des mines pour lesquelles il n'est plus payé de taxes et dont les concessionnaires resteraient inconnus, il conviendrait de se reporter à ceux au nom ou pour le compte desquels a été acquittée, en dernier lieu, la redevance fixe.

Cela posé, il doit être procédé, au moyen du personnel administratif et dans les formes administratives, aux mise en demeure et notifications prévues par l'article 6 de la loi du 27 avril 1838. En premier lieu, elles seront faites au dernier domicile et, à défaut, à la dernière résidence connue des concessionnaires qu'il s'agit d'informer. Si les destinataires ne peuvent pas y être retrouvés, un exemplaire des mise en demeure et notifications sera déposé à la mairie de la localité et affichage en sera fait. En outre, il sera procédé, dans tous les cas :

1° A un affichage à la mairie des communes où sont situées les mines, ainsi qu'à la sous-préfecture et à la préfecture ;

2° A une publication dans un journal de l'arrondissement de la mine, ou, à son défaut, dans un journal du département.

Le document à afficher peut fort bien, par mesure d'économie, être autographié.

C'est d'après ces indications générales que vous devrez procéder, Monsieur le Préfet, quand vous aurez à donner suite à une affaire de retrait de mines inexploitées.

J'arrive à la mise en adjudication de la mine, qui doit avoir lieu à l'expiration du délai de recours contre la décision ministérielle prononçant la déchéance ou, en cas de recours, après notification de la décision contentieuse, confirmative de la décision ministérielle.

Cette mise en adjudication implique la préparation préalable, par les ingénieurs, des trois documents suivants : une notice descriptive de la mine à adjuger ; le cahier des charges de l'adjudication ; l'avis au public annonçant le lieu, le jour et l'heure

de l'adjudication. Je dois, après avoir pris l'avis du Conseil général des mines et avoir examiné personnellement la question, entrer dans quelques détails au sujet de ces trois pièces.

Notice descriptive. — Il est utile que l'Administration, quand elle procède à l'adjudication d'une mine, sur laquelle elle est souvent seule à avoir des renseignements, les mette, quelque incomplets qu'ils puissent être, à la disposition du public, étant donné surtout que, dans la plupart des cas, les anciens travaux sont inaccessibles et que les intéressés sont dans l'impossibilité de s'éclairer par eux-mêmes. Mais l'Administration doit se borner, d'autre part, à des indications *de fait* et s'abstenir de toute appréciation. Elle ne saurait, sans risquer d'engager sa responsabilité, se prononcer sur les ressources probables du gîte, sur la meilleure manière de les mettre en valeur, sur les débouchés offerts aux produits extraits, sur les bénéfices à réaliser, etc... Des documents que possède le service des mines, rapports qui ont servi de base à l'institution et ultérieurement au retrait de la concession, procès-verbal de visite, rapports annuels et états de redevances, les ingénieurs peuvent, pour la rédaction de la notice, extraire, en se conformant aux observations générales qui précèdent, les renseignements de fait suivants : indication sommaire de la nature et de l'allure du gîte (couches, filons, amas) ; description succincte des travaux exécutés ; date de leur abandon, indication des travaux actuellement accessibles et de ceux qui ne le sont pas ; indication des puits armés et de la manière dont ils le sont ; indication, dans un tableau dressé d'après les états de redevances (ce qui devra être explicitement rappelé dans la notice), des mutations successives de la propriété ; des quantités extraites annuellement ; de la nature et de la valeur des substances extraites, du nombre d'ouvriers employés ; des recettes brutes, des dépenses et du produit net.

La notice rappellera que tous les renseignements qui y sont contenus sont extraits des archives du service des mines, mais sont donnés sans garantie d'exactitude, particulièrement en ce qui concerne les chiffres tirés des états de redevances et empruntés, par conséquent, au moins en partie, aux déclarations des exploitants.

Cahier des charges de l'adjudication. — Vous trouverez, annexé à la présente circulaire, un modèle de ce cahier des charges. Les dispositions qui y sont insérées s'expliquent d'elles-

mêmes ; je me bornerai à quelques considérations sur les points les plus importants.

C'est en premier lieu le mode d'adjudication. A une exception près, les différentes mines, dont la déchéance a été prononcée jusqu'ici, ont été mise en adjudication par voie de soumissions cachetées et sans mise à prix. La loi du 27 avril 1838 n'avait rien spécifié à cet égard. En droit, on pourrait aussi bien recourir au mode des enchères par offres verbales, pratiqué par les Administrations des Domaines ou des Forêts pour les ventes des biens domaniaux ou des bois soumis au régime forestier. En fait, il m'a paru, avec le Conseil général des mines, que, dans les circonstances spéciales du retrait des concessions de mines, la sauvegarde des divers intérêts en jeu devait faire donner la préférence au système des soumissions cachetées, surtout en admettant que, par analogie à ce que dispose l'article 13, deuxième alinéa, du décret du 18 novembre 1882, les soumissions devront être envoyées ou déposées un certain temps avant la séance publique. On évite ainsi la possibilité d'une entente ou d'une coalition, à la dernière heure, entre les différents concurrents. Il est, d'autre part, inutile de fixer un chiffre de mise à prix. On aperçoit de suite les inconvénients majeurs d'une pareille appréciation, émanant de l'Administration. Il faut, en outre, prévoir la possibilité d'abaissement successifs, qui semblent peu compatibles avec le système des soumissions cachetées.

En ce qui concerne les garanties financières, dont l'article 6 de la loi du 27 avril 1838 exige la justification de la part des concurrents, cette justification peut résulter, pour les individus agissant isolément, de la production du rôle des contributions directes ou d'un acte de notoriété ou, pour les sociétés régulièrement constituées, de leur acte de société. Mais, pour que les pièces fournies à cet égard puissent être l'objet d'un examen sérieux, il y a avantage à prescrire qu'elles soient fournies un certain temps à l'avance. De cette façon, d'ailleurs, les concurrents évincés pourront, plusieurs jours avant l'adjudication, être avertis de la décision prise à leur égard, avertissement qui leur évitera, s'ils ne tiennent pas à faire opposition à cette décision, un déplacement inutile. Le modèle de cahier des charges prévoit un délai de trente jours au moins avant la séance, pour la production des pièces justificatives, et un délai de huit jours pour l'avis à donner aux concurrents évincés.

Par le fait même de cet avis, on pourra connaître, un certain temps avant l'adjudication, le nombre des concurrents agréés et,

ce nombre est restreint, il serait facile aux concurrents admis s'entendre avant la séance. Dans le cas d'un candidat unique, se trouverait, par avance, maître de la situation ; afin de parer cet inconvénient, l'envoi des soumissions et des justifications oit être simultané. Mais il importe que les premières et les seondes, placées sous enveloppes distinctes, soient transmises, s unes et les autres, sous la forme de lettres *recommandées ;* elles qui contiendront les soumissions devant être munies de chets, comme les lettres chargées. La faculté, accordée aux téressés, au début de la séance, de vérifier les enveloppes, suffit donner aux opérations un caractère absolu d'authenticité et de gularité.

Le prix de l'adjudication doit être versé en une fois, dans le lai d'un mois après la notification à l'adjudicataire de l'approation par le Ministre des travaux publics. Sans doute, on aurait u désirer certaines facilités de payement, données en échelonant les versements. Mais, au cas où le solde n'aurait pas été cquitté dans les délais, des questions fort délicates auraient pu élever sur l'attribution définitive des fonds déjà versés. Il a onc semblé plus sage de maintenir le payement en une fois, auf à laisser un mois pour l'effectuer, ce qui paraît suffisant. La omme à verser ainsi ne sera généralement qu'une faible partie u capital à engager dans la reprise de l'exploitation.

Sur le prix sont exclusivement prélevées, sur état arrêté par e Préfet, les sommes *avancées* par l'État pour aboutir à l'adjuication. Il ne saurait être question d'autres prélèvements, par xemple pour récupérer le montant des redevances arriérées. A égard de ces redevances, l'État n'est qu'un créancier des conessionnaires et ne peut réclamer que la part qui lui sera faite udiciairement dans la distribution du prix d'adjudication, préue par l'article 6 de la loi de 1838.

Le cahier des charges, prévoyant le cas où l'adjudicataire ne verserait pas le prix dans le délai imparti, réserve à l'Administration la faculté, soit de poursuivre l'exécution du contrat par outes les voies légales, en vertu d'une simple contrainte administrative, soit de déclarer l'adjudicataire déchu. Si elle opte pour ce second parti, il sera recouvré contre cet adjudicataire, comme en matière de contributions directes, indépendamment des frais exposés par elle pour réaliser la vente, un dixième du montant de sa soumission, à titre de dommages-intérêts. Cette somme restera acquise au Trésor, au titre des produits divers du budget.

Au modèle de cahier des charges de l'adjudication est joint un modèle de soumission.

Avis au public. — Un modèle de ce document est également annexé à la présente circulaire.

Vous y remarquerez la mention du dépôt, à l'Administration centrale, d'un double des pièces (sauf le plan des travaux), mises à la disposition du public dans les bureaux de la préfecture. La transmission de ces doubles au Ministère devra être faite immédiatement après l'impression de l'avis au public, et avec cinq exemplaires de cet avis, dont il conviendra d'assurer l'affichage :

1° Aux chefs-lieux du département et de l'arrondissement ;

2° Dans la commune où se trouve le domicile du concessionnaire déchu ;

3° Dans les communes sur le territoire desquelles s'étend le périmètre de la concession.

En outre, il y aura lieu à insertion dans un journal du département, l'Administration centrale se réservant de provoquer une insertion appropriée dans le *Journal officiel.*

La notice, le cahier des charges et l'avis au public devront être communiqués à mon Administration avant d'être imprimés.

Je n'ai pas d'instructions particulières à vous adresser au sujet de la rédaction du procès-verbal d'adjudication, qui devra m'être transmis, dans le moindre délai possible, avec les pièces annexes, pour être ensuite, quand il aura été revêtu de mon approbation et s'il y a un adjudicataire, soumis à la formalité de l'enregistrement.

Si l'adjudication n'a pas donné de résultat, les frais sont définitivement supportés par l'État et la dépense est imputée sur le budget du Ministère des travaux publics.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse directement ampliation aux ingénieurs des mines.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

JONNART.

CAHIER DES CHARGES

relatif à la mise en adjudication, après déchéance, de la concession des mines d d

---

Art 1er. — L'adjudication porte sur la propriété de la concession de mines d (arrondissement d , département d), instituée par , concession dont la déchéance a été prononcée par arrêté du Ministre des travaux publics du , en vertu de l'article 49 de la loi du 21 avril 1810 et des articles 10 et 6 de la loi du 27 avril 1838.

Art. 2. — Ces mines sont mises en vente telles qu'elles existent et se comportent actuellement, sans aucune espèce de garantie de l'Administration.

Art. 3. — L'adjudication sera faite en séance publique, sur soumissions cachetées. Il y sera procédé par le Préfet de en Conseil de préfecture, en présence de l'ingénieur en chef des mines, dans la salle des séances du Conseil, en l'hôtel de la préfecture, le à heures du .

Art. 4. — Nul ne pourra être admis à prendre part à l'adjudication, s'il ne justifie, conformément à l'article 14 de la loi du 21 avril 1810, et à l'article 6 de la loi du 27 avril 1838, des facultés nécessaires pour entreprendre et conduire les travaux et des moyens de satisfaire aux redevances et indemnités imposées par l'acte de concession.

Art. 5. — A cet effet, chaque soumissionnaire devra transmettre, avec son offre, mais sous un autre pli cacheté :

1° Une déclaration sur timbre annonçant son désir de prendre part à l'adjudication et faisant connaître ses nom, prénoms, profession et domicile habituel, ainsi que le domicile qu'il est tenu d'élire au chef-lieu du département pour toutes les notifications administratives relatives à l'adjudication, ladite déclaration attestant, en outre, que le soumissionnaire est majeur et apte à tous actes, sera dûment signée par l'intéressé, avec légalisation de sa signature par les autorités de son domicile;

2° Un extrait certifié du rôle de ses contributions directes ou un acte authentique de notoriété, établissant ses facultés financières.

Le pli cacheté contenant ces pièces devra être adressé au Préfet par la poste,

comme lettre *recommandée*, de manière à parvenir à la préfecture trente jour au moins avant la date fixée pour l'adjudication.

Art. 6. — Toute association, de personnes qui voudraient être admises col lectivement à l'adjudication, sans être valablement constituées en société, devr adresser à la préfecture, dans les conditions définies à l'article précédent, h déclaration mentionnée au même article, dûment certifiée sous la signatur légalisée du représentant accrédité de l'association, et donnant, pour chaqu associé individuellement, les renseignements et justifications indiqués. Cett déclaration fera, en outre, pour le représentant, élection de domicile au chef-lieu du département, au nom de l'association.

Art. 7. — Toute société devra joindre à la déclaration signée de son représentant, une expédition de son acte de société dûment certifiée, sous la signature légalisée dudit représentant si l'acte est sous seings privés, ou une expédition sous forme authentique, si l'acte est public.

Le représentant fera également, dans sa déclaration, élection de domicile, pour la société, au chef-lieu du département.

Art. 8. — Toute association ou toute société doit, en outre, joindre à la déclaration mentionnée aux articles précédents un acte authentique désignant celui des associés ou tout autre individu qu'elle aura pourvu des pouvoirs nécessaires pour prendre part à l'adjudication, pour recevoir toutes notifications et significations, et, en général, pour la représenter vis-à-vis de l'Administration.

Art. 9. — Les soumissions devront être sur papier timbré et conformes au modèle ci-après indiqué.

Elles devront être envoyées à la préfecture par lettre *recommandée*, en même temps que le pli mentionné à l'article 5. Cette lettre devra être munie de cachets comme un *pli chargé*, et porter extérieurement une mention indiquant la nature du contenu ainsi que le nom du soumissionnaire, et avertissant qu'elle ne doit pas être ouverte avant l'adjudication.

Art. 10. — Il sera accusé réception par le Préfet des déclarations à lui adressées et des pièces annexées, ainsi que des lettres renfermant les soumissions.

Le Préfet ou l'Ingénieur en chef des mines peut réclamer des concurrents toutes justifications complémentaires de leurs moyens et de leurs facultés financières.

Art. 11. — Sur le vu des pièces mentionnées aux articles 5 à 8, le Préfet, après avis de l'Ingénieur en chef des mines, arrête, en Conseil de préfecture, la liste des concurrents qui sont admis à l'adjudication ; sa décision est notifiée administrativement, huit jours au moins avant la date de la séance publique, à chacun des candidats à l'adjudication, au domicile par lui élu au chef-lieu du département.

Le concessionnaire déchu et tous créanciers justifiant avoir inscription sur la concession peuvent prendre connaissance, à la préfecture, des déclarations

les décisions préfectorales y relatives, pendant la huitaine précédant l'adjudication.

Art. 12. — Les concurrents admis devront, à la séance d'adjudication, être présents en personne ou s'y faire représenter par un mandataire spécial, muni des pouvoirs nécessaires pour prendre part, s'il y a lieu, à un nouveau concours, dans le cas prévu à l'article 13 ci-après :

Art. 13. — Au début de la séance il sera donné lecture de la liste des concurrents admis à l'adjudication.

Les concurrents évincés ou leurs représentants, s'ils n'ont pas notifié au Préfet, par acte extra-judiciaire, leur opposition à l'arrêté d'exclusion, avant le jour de l'adjudication, pourront encore la notifier à ce moment, en en réclamant insertion au procès-verbal.

Le concessionnaire déchu ou les créanciers inscrits pourront, dans les mêmes formes que les concurrents, faire opposition à l'exclusion de tout concurrent.

Après que le Préfet ou son délégué, présidant le bureau d'adjudication, aura constaté publiquement les oppositions ainsi formées contre l'arrêté soit à la séance, soit avant la séance, le bureau d'adjudication se retirera en chambre du conseil pour en délibérer, en présence et sur l'avis de l'Ingénieur en chef des mines. Il aura pouvoir d'admettre les oppositions qui lui paraitraient fondées. Après être rentré en séance publique, le Préfet ou son délégué fera connaître la décision prise, et proclamera, s'il y a lieu, les noms des concurrents ajoutés à la liste.

Les plis recommandés contenant les soumissions seront alors déposés sur le bureau et faculté sera donnée aux soumissionnaires de vérifier l'intégrité des cachets et des enveloppes.

Les soumissions provenant de concurrents définitivement évincés leur seront rendues sans être ouvertes ou, s'ils ne sont pas présents, elles seront détruites sans être ouvertes.

Les soumissions des concurrents agréés seront ensuite ouvertes publiquement; il en sera donné lecture à haute voix, et le soumissionnaire qui aura fait l'offre la plus élevée sera déclaré adjudicataire.

Dans le cas où le prix le plus élevé serait offert à la fois par plusieurs soumissionnaires, un nouveau concours serait ouvert, soit séance tenante, si ces soumissionnaires sont présents ou représentés, soit dans un délai déterminé par le bureau, mais entre ces soumissionnaires seulement.

Si ces soumissionnaires se refusaient à faire de nouvelles offres ou si ce nouveau concours donnait encore des soumissions égales, il serait procédé, séance tenante, à un tirage au sort entre lesdits soumissionnaires.

Art. 14. — L'adjudication ne sera définitive qu'après l'approbation du ministre des travaux publics, à qui sera transmis immédiatement le procès-verbal avec toutes les pièces annexes.

Art. 15. — L'adjudicataire devra, à peine de déchéance, verser à la Trésorerie générale, en une fois, le prix de l'adjudication, dans le délai d'un mois

après la notification qui lui sera faite de l'approbatien du Ministre des travaux publics.

Après prélèvements, sur état arrêté par le préfet, des sommes dues au Trésor pour frais d'adjudication, le reste sera versé à la Caisse des dépôts et consignations, pour être distribué, ainsi qu'il appartiendra au concessionnaire déchu ou a ayants droit, suivant diligence qu'il l incombera de faire.

Faute par l'adjudicataire d'avoir soldé le prix d'adjudication dans le délai imparti, l'Adminisiration se réserve la faculté, soit de poursuivre l'exécution du contrat par toutes les voies légales en vertu d'une simple contrainte administrative, soit de déclarer déchu l'adjudicataire. Dans ce dernier cas, elle aura le droit de recouvrer contre lui, comme en matière de contributions publiques, les frais exposés par elle pour réaliser la vente, plus un dixième de la soumission, à titre de dommages-intérêts.

Art. 16. — L'adjudicataire entrera en jouissance aussitôt après versement du prix de l'adjudication. Il supportera les impôts à partir du jour de l'adjudication.

Sont à sa charge les frais d'expédition, de timbre et d'enregistrement du procès-verbal d'adjudication, ainsi que les frais d'expédition, arrêtés par le Préfet, des copies sur timbre, qui lui seront remises, de l'acte de concession en date d , du plan et du cahier des charges y annexés.

Le présent cahier des charges, dressé par l'Ingénieur en chef des mines, soussigné, à le

Arrêté en exécution de la décision ministérielle du

A , le .

Le Préfet,

MODÈLE DE SOUMISSION (sur timbre)

Je soussigné (nom, prénoms ou raison sociale), domicilié à
et faisant élection de domicile à , après avoir pris connaissance de l'ordonnance (ou du décret) du , qui a institué la concession des mines de , du plan et du cahier des charges y annexés, ainsi que du cahier des charges relatif à la mise en adjudication de ces mines, déclare offrir la somme de
comme prix desdites mines, telles qu'elles existent et se comportent actuellement, et déclare en outre accepter les clauses et conditions dudit cahier des charges, relatif à la mise en adjudication.

Fait à , le .

Signature :

AVIS AU PUBLIC

Par suite de la déchéance prononcée par le Ministre des travaux publics, l concession de mines de de , d'ur étendue de , et portant sur les communes de département du , sera mise en adju dication publique à l'hôtel de la préfecture, à le . , à heures du .

Les personnes désireuses d'être admises à cette adjudication peuvent, dès i présent, prendre connaissance, dans les bureaux de la préfecture, du dossier y relatif, qui contient les pièces suivantes :

1° Ordonnance (ou décret) du , qui a institué la concession ;

2° et 3° Plan de la concession et cahier des charges annexés à ladite ordonnance (ou audit décret);

4° Arrêté ministériel de déchéance, du

5° Notice descriptive;

6° Plan des travaux effectués dans la concession (s'il y a lieu);

7° Cahier des charges spéciales de l'adjudication.

Elles peuvent également prendre connaissance de ces mêmes pièces, à l'exception toutefois du plan des travaux, au 1er bureau de la Division des mines du Ministère des travaux publics, à Paris, 244, boulevard Saint-Germain.

Elles sont prévenues qu'aux termes des articles 5 à 9 du cahier des charges, les soumissions doivent, de même que les pièces exigées par les articles 5 à 8 dudit cahier des charges, parvenir à la préfecture trente jours au moins avant la séance publique d'adjudication, c'est-à-dire le , dernier délai ; les soumissions et les pièces justificatives doivent être adressées sous des plis recommandés distincts. Le pli contenant les soumissions doit être muni de cachets comme une lettre chargée.

Fait à , le .

Le Préfet d .

L'Éditeur-Gérant : Ve Dunod et P. Vicq.

Paris. — Impr. C. Marpon et E. Flammarion, 26, rue Racine.

LOIS

(N° 157)

[26 mai 1894]

Loi ayant pour objet l'approbation d'une convention passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 12 juin 1893, entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Un exemplaire de ladite convention restera annexé à la présente loi.

Art. 2. — L'enregistrement de ladite convention ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

L'an 1893 et le 12 juin,

Entre le Ministre des travaux publics agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, ladite compagnie représentée par M. Aucoc, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, boulevard Haussmann, n° 54, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil

d'administration, en date du 5 mai 1893, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans le délai de trois mois au plus tard à dater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le délai de dix années pendant lequel la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne s'est engagée, conformément à l'article 11 de la convention annexée à la loi du 20 novembre 1883, à avancer à l'État les sommes destinées aux dépenses qu'il s'est chargé d'effectuer, est prorogé d'une année.

Art. 2. — L'avance à fournir à l'État, en 1894, en vertu de la présente convention, sera versée par la compagnie, en termes mensuels égaux, le dernier jour de chaque mois, et lui sera remboursée en soixante-trois annuités, dont la première sera à l'échéance du 31 décembre 1895 et la dernière à l'échéance du 31 décembre 1957.

Les sommes avancées en 1894 seront majorées de cinq mois et demi d'intérêts calculés au taux effectif des emprunts de l'année.

Le chiffre de l'annuité de remboursement sera arrêté d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la compagnie en 1894 et augmenté des frais de service afférents à ces obligations, des droits de timbre et de tous autres droits à la charge de la compagnie dont elles sont ou seront frappées. Le prix moyen sera établi, déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres, et en tenant compte de tous les frais quelconques dont la compagnie justifiera.

Les annuités seront payées à terme échu le 31 décembre de chaque année. La compagnie aura droit, sans qu'elle ait besoin d'en faire la demande, aux intérêts, au taux effectif des emprunts, du montant de chacune des annuités depuis le 1er janvier qui suivra son échéance, jusqu'au jour où elle lui aura été effectivement soldée, si ce payement n'a été fait dans le courant de janvier.

Art. 3. — L'enregistrement de la présente convention ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

Fait double à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Signé : VIETTE. Signé : LÉON AUCOC.

(N° 158)

[7 juin 1894]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, sur le chemin de fer d'intérêt local de Montereau à Château-Landon, d'un embranchement partant de la gare de Montereau pour aboutir à une gare à créer sur la rive gauche de la Seine.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Président de la République promulgue la loi dont la teneur :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, sur chemin de fer d'intérêt local de Montereau à Château-Landon, embranchement partant de la gare de Montereau pour à une gare d'eau à créer sur la rive gauche de la Seine. embranchement sera exclusivement destiné au transport marchandises.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si l'embranchement n'est ouvert à l'exploitation dans un délai de six mois à partir de de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de Seine-et-Marne est autorisé à à l'exécution de l'embranchement ci-dessus désigné, ligne d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 27 février 1893, entre le préfet de Seine-et- et la compagnie de chemins de fer départementaux.

copie certifiée conforme de ladite convention restera à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des article 13 et la loi du 11 juin 1880, les dépenses d'établissement de branchement désigné à l'article 1er ci-dessus et les recettes dépenses d'exploitation viendront s'ajouter aux recettes et des lignes de la Ferté-sous-Jouarre à Montmirail, de Montereau à Château-Landon et de Condetz à la Ferté-sous-Jouarre, déclarées d'utilité publique par les lois du 12 août 1885 juin 1888.

maximum du capital de premier établissement de l'embranchement, fixé à 91.000 francs viendra s'ajouter au maximum du de premier établissement de la ligne de Montereau à Château-Landon, qui, fixé à 2.885.785 francs par la loi du 20 juin sera porté à 2.976.785 francs.

maximum de la charge annuelle pouvant incomber au pour l'ensemble des trois lignes ci-dessus désignées, ainsi pour l'embranchement, demeure fixé à 159.639 francs.

Art. 5. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu en vertu d'une autorisation donnée par le Ministre des travaux publics, après avis du Ministre des finances, et après l'achèvement et la mise en exploitation de l'embranchement dont il

capital à réaliser par l'émission des obligations ne pourra

être supérieur aux 4/5 des dépenses de premier établissement de l'embranchement, et l'émission ne sera autorisée que sous la condition que l'annuité destinée à couvrir l'intérêt et l'amortissement des titres à émettre ne dépassera pas les 4/5 du montant de l'intérêt à 5 p. 100 garanti sur lesdites dépenses.

Art. 6. — Le capital de la compagnie de chemins de fer départementaux ne pourra être engagé, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui sont concédées sans autorisation préalables par décret délibéré en Conseil d'État.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

L'an 1893, le 27 février,

Entre les soussignés :

M. Reboul, préfet du département de Seine-et-Marne, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et du règlement d'administration publique, en date du 20 mars 1882;

3° Des délibérations du conseil général, en date des 8 juin et 20 août 1891,

D'une part;

Et M. Zens, directeur de la compagnie de chemins de fer départementaux, agissant au nom de ladite compagnie en vertu de la délibération du conseil d'administration, en date du 11 juillet 1890,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de Seine-et-Marne concède à titre définitif à la compagnie de chemins de fer départementaux, dont le siège est à Paris, avenue de l'Opéra, n° 20, la construction et l'exploitation du prolongement de la ligne de Montereau à Château-Landon, de la station de Montereau à une gare d'eau à établir sur les quais de Seine à Montereau.

Ce raccordement serait construit à voie unique de 1 mètre de largeur entre les rails.

Il sera exclusivement destiné au transport des marchandises. Toutefois, le concessionnaire sera tenu d'y faire circuler les trains de voyageurs de la ligne principale lorsque le département l'exigera. Dans ce cas, les frais d'installation supplémentaires nécessités par le nouveau service seront à la charge du département, les frais d'exploitation supplémentaire restant à la charge du concessionnaire. Quant aux trains de marchandises, leur nombre journalier sera réglé d'après l'importance du trafic.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans un délai d'un an à partir de la même date.

Les projets d'ensemble comprenant le tracé, les terrassements et l'emplacement des gares, seront remis au préfet un mois au plus tard à partir de la date précitée.

Art. 3. — La présente concession prendra fin le 12 août 1884 en même temps que celle de la ligne de Montereau à Château-Landon. Le département aura toujours le droit de racheter la concession. Toutefois, la ligne en question, ne devant former qu'un tout avec celle de Montereau à Château-London, ne pourra être rachetée qu'en même temps que cette dernière et le département sera tenu de la racheter s'il rachète cette dernière. Dans le calcul du prix de rachat, les produits du raccordement ne seront pas distingués de ceux de la ligne principale.

Art. 4. — La compagnie concessionnaire exécutera et exploitera le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention, dans les mêmes conditions que la ligne de Montereau à Château-Landon et en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges de la concession de cette ligne en tout ce qui n'est pas contraire à la présente convention ainsi qu'aux prescriptions de la loi portant déclaration d'utilité publique.

Art. 5. — Le prolongement faisant l'objet de la présente convention sera considéré comme formant un tout avec les deux lignes de la Ferté-sous-Jouarre à Montmirail et de Montereau à Château-London, précédemment déclarées d'utilité publique par les lois des 12 août 1883 et 22 juin 1888.

A cet effet, en cas d'insuffisance du produit brut (impôts déduits) de l'ensemble des deux lignes, prolongement de la gare d'eau compris, pour couvrir les dépenses d'exploitation et 5 p. 100 par an (amortissement compris) du capital de premier établissement des deux lignes précédemment concédées, augmenté du capital de premier établissement du présent prolongement, tel qu'il sera défini ci-après, le département s'engage à subvenir au payement intégral de cette insuffisance.

Le prix de premier établissement du prolongement qui servira de base à la garantie d'intérêt, comprend :

1° Les prix réels payés par la compagnie concessionnaire pour travaux et fournitures de toute nature, exécutés tant pour l'ensemble du prolongement et de ses dépendances que pour l'aménagement de la gare d'eau, conformément aux projets approuvés et en vertu d'ajudications ou marchés également approuvés par le préfet;

2° Les prix d'acquisition des terrains et les indemnités de toute nature résultant des nécessités d'établissement de la ligne et de ses dépendances, y compris la gare d'eau, lesdits prix d'acquisition et indemnités fixés par la juridiction compétente ou à l'amiable, après approbation par le préfet;

3° Une majoration de 15 p. 100 de toutes les dépenses énumérées aux deux articles ci-dessus pour frais d'études, frais généraux, frais d'émission des obligations et intérêts des capitaux pendant la période de construction. Toute-

fois, ce capital ainsi calculé et majoré ne pourra pas dépasser le chiffre de 91.000 francs. Il est entendu que le prix du matériel roulant correspondant à l'exploitation du prolongement est compris dans le prix de premier établissement fixé à forfait pour les deux lignes concédées par la convention annexée aux lois des 12 août 1885 et 22 juin 1888 (*).

Par application de l'article 12 du décret du 20 mars 1882, le département se réserve la faculté de rembourser en capital à la compagnie concessionnaire, tout ou partie des dépenses de premier établissement dudit prolongement, telles qu'elles sont énoncées aux paragraphes 1° et 2° du présent article, définissant le capital de premier établissement, y compris la majoration de 8 p. 100 dont il sera parlé ci-après.

Dans le cas où le département userait de la faculté précitée, la majoration Le 15 p. 100 prévue au paragraphe 3° du présent article ne sera pas applicable aux sommes remboursées par le département; en ce qui concerne ces sommes, la majoration due à la compagnie sera réduite à 8 p. 100.

La somme remboursée par le département sera payable trimestriellement, sur la présentation d'états de situation dressés par la compagnie concessionnaire et approuvés par le préfet. Ce payement aura lieu dans les deux mois de la présentation desdits états et au fur et à mesure des ressources disponibles.

Art. 6. — Le prolongement présentement concédé formant un tout, ainsi qu'il a été dit à l'article 5 ci-dessus, avec les lignes précédemment déclarées d'utilité publique par les lois des 12 août 1885 et 22 juin 1888, les sommes qui serviront de base au calcul des insuffisances que le département de Seine-et-Marne aurait à payer à la compagnie, conformément aux articles 4 et 5 des conventions annexées aux lois des 12 août 1885 et 22 juin 1888, s'augmenteront :

1° D'une somme représentant l'intérêt à 5 p. 100 par an (amortissement compris) du capital de premier établissement de ce prolongement, tel qu'il a été déterminé à l'article 5 ci-dessus, déduction faite des sommes payées en capital par le département à la compagnie concessionnaire;

2° De la dépense nécessaire pour couvrir les dépenses d'exploitation du prolongement, en calculant ces dépenses d'après la formule adoptée pour les deux lignes précédemment déclarées d'utilité publique.

Art. 7. — Dans les dix jours qui suivront la loi déclarative d'utilité publique, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 3.000 francs, en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire après l'achèvement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Dans les cas de déchéance de la concession prévus par l'article 37 du cahier

---

(*) Raccordement de Condetz à la gare de la Ferté-sous Jouarre.

des charges annexé à la loi du 12 août 1885, la somme de 3.000 francs ci-dessus consignée deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 8. — Toutes les dispositions de la convention et du cahier des charges annexés à la loi du 12 août 1885, auxquelles il n'est pas expressément dérogé par les articles ci-dessus, sont applicables à la présente convention.

Fait double à Melun, les jour, mois et an que dessus.

Lu et approuvé : Lu et approuvé :

ZENS. REBOUL.

DÉCRETS

(N° 159)

[22 novembre 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est autorisée l'exécution des travaux complémentaires de dérochement dans la grande darse de Philippeville (Algérie), conformément aux propositions des ingénieurs et aux indications du plan en date du 10 mai 1893 ;

2° La dépense, évaluée à 147.700 francs, sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 160)

[22 novembre 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 57, entre Baudoncourt et Colombier, dans les côtes des Vignes, de Chaudron, de Pont-Joly, de Saulx et de Colombier (Haute-Saône), suivant la direction générale indiqnée par une teinte rose sur le plan général dressé et présenté par l'ingénieur en chef, le 8 septembre 1892, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne route sera déclassée du jour où la nouvelle aura été

livrée à la circulation sur tout son parcours, et sera remise aux communes de Servigney, de Colombier et de Saulx, pour recevoir l'affectation énoncée dans les délibérations des conseils municipaux desdites communes, en date des 26 mai, 15 août 1892 et 10 juin 1893;

2° La dépense à la charge de l'État, évaluée à 76.830 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales;

3° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Saulx dans sa délibération du 27 janvier 1892;

4° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret;

(N° 161)

[18 décembre 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Narbonne (Aude) et l'amélioration des communications aux abords de cette gare, conformément au plan, en date du 24 août 1891, présenté par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° La déclaration d'utilité publique prononcée par l'article qui précède sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de cinq ans.

(N° 162)

[22 décembre 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° La ville de Reims (Marne) est substituée aux droits que l'État tient de l'ordonnance royale du 19 juin 1845, réglant les alignements de la route nationale n° 44, de Châlons à Cambrai, dans la traverse de ladite ville.

En conséquence, elle est autorisée à faire, au lieu et place de l'État, l'acquisition de la partie de l'immeuble *Albert Simon*, portant le n° 45 de la rue de l'Université (ancienne rue Saint-Étienne), qui forme saillie sur les alignements de cette route, en se conformant aux dispositions des titres III et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

2° Il est pris acte des engagements souscrits par le conseil municipal de Reims, dans ses délibérations des 10 avril et 7 octobre 1893.

(N° 163)

[2 février 1894]

Décret qui approuve le traité passé entre la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans et la société des tramways de Loir-et-Cher, pour la construction et l'exploitation de la ligne à voie étroite de Saint-Aignan-Noyers à Blois.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé le traité passé, le 14 avril 1893, entre la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans et la société des tramways de Loir-et-Cher, pour la construction et l'exploi-

tation de la ligne à voie étroite de Saint-Aignan-Noyers à Blois.

Art. 2. — La prime d'économie qui pourra revenir à la compagnie d'Orléans sur les frais de construction, par application de l'article 5 du traité annexé au présent décret, sera inscrite au compte de premier établissement.

Art. 3. — En cas de rétrocession, le traité devra être approuvé dans la même forme que le présent traité.

. . . . . .

TRAITÉ.

Entre la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, représentée par M. *Heurteau*, son directeur, élisant domicile au siège de ladite société à Paris, autorisé par décision du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 14 avril 1893,

D'une part ;

Et la société des tramways de Loir-et-Cher, dont le siège est à Paris, 60, rue de Provence, représentée par M. *Faliès*, administrateur-délégué, autorisé, à cet effet, par décision du conseil d'administration de ladite société, en date du 14 avril 1893,

D'autre part ;

Vu la convention entre le ministre des travaux publics et la compagnie d'Orléans en date du 17 juin 1892 et par application des articles 7 et 8 de ladite convention,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie donne à bail à la société des tramways de Loir-et-Cher, qui l'accepte, l'exploitation de la ligne d'intérêt général de Blois à Saint-Aignan. Et dans le cas où la construction se ferait dans les conditions prévues à l'article 7 de la convention du 17 juin 1892, la compagnie chargera ladite société de cette construction au lieu et place de la compagnie, le tout par application de l'article 9 de la convention du 17 juin 1892.

Art. 2. — Pour la construction et l'exploitation de cette ligne, la société des tramways de Loir-et-Cher se conformera aux conditions fixées par ladite convention et satisfera complètement à ces conditions, comme devrait le faire la compagnie d'Orléans elle-même.

Art. 3. — Tous les projets et toutes les dispositions, tant pour la construction que pour l'exploitation, seront dressés par la société des tramways de Loir-et-Cher, mais devront être arrêtés avec la compagnie d'Orléans, avant d'être soumis par ladite compagnie, s'il y a lieu, à l'approbation ministérielle.

Les règlements d'exploitation à soumettre par la compagnie d'Orléans, à l'approbation ministérielle, pour être appliqués sur la ligne de Saint-Aignan à Blois, seront autant que possible analogues à ceux en vigueur sur le réseau des tramways de Loir-et-Cher.

La construction et l'exploitation seront faites sous le contrôle de l'État,

conformément aux conventions et cahier des charges de la compagnie d'Orléans.

La voie, les bâtiments, le matériel fixe et roulant et toutes leurs dépendances, seront constamment maintenus en aussi bon état d'entretien que les parties correspondantes des lignes secondaires entretenues par la compagnie d'Orléans elle-même.

Cette compagnie aura la faculté de faire toutes inspections qu'elle jugera utiles pour s'assurer de l'exécution de la clause ci-dessus.

Art. 4. — La société des tramways de Loir-et-Cher pourvoira à toutes les dépenses d'établissement, infrastructure et superstructure, y compris l'appropriation de la gare de Blois au service commun.

Elles seront échelonnées par exercice, suivant les modifications qui seront données par ladite compagnie à ladite société, en tenant compte des autorisations que la compagnie recevra de l'administration des travaux publics.

Ces dépenses seront évaluées à une somme maximum globale qui sera déterminée ainsi qu'il suit. Elle se composera de la somme maximum allouée par l'État à la compagnie ainsi qu'il est dit à l'article 7 de la convention du 17 juin 1892 après qu'on en aura déduit :

1° Les dépenses représentant les travaux que la compagnie et la société des tramways de Loir-et-Cher en distrairont d'un commun accord ;

2° Une fraction égale à 2 p. 100 dudit forfait représentant les dépenses que la compagnie aura à faire pour avance de fonds à ladite société et pour frais de la surveillance que la compagnie aura à exercer pendant la construction.

Art. 5. — Le remboursement des dépenses d'établissement prévues à l'article 4 ci-dessus sera fait mensuellement par la compagnie à la société des tramways de Loir-et-Cher. A cet effet, celle-ci remettra à la fin de chaque mois ses comptes mensuels comprenant :

1° Toutes les sommes qu'elle aura dépensées dans un but d'utilité pour les études, les frais de contrôle, la construction et la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances ;

2° 15 p. 100 du montant des dépenses portées en compte en vertu du paragraphe précédent pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux.

L'ensemble de ces dépenses remboursables, y compris les 15 p. 100, ne pourra, bien entendu, être supérieur à la somme maximum globale fixée, ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

S'il s'est réalisé une économie sur cette dépense maximum, elle sera payée par moitié à la société des tramways de Loir-et-Cher à titre de prime d'économie, l'autre moitié restant acquise à la compagnie.

Sur les payements mensuels définis ci-dessus, il sera retenu une somme de 2 p. 100 à titre de garantie de la bonne exécution des travaux. Cette somme sera placée en obligations de la compagnie au nom de la société des tramways de Loir-et-Cher ; les obligations resteront dans les caisses de la compagnie ; les arrérages seront payés à ladite société, les titres lui seront restitués deux ans après la mise en exploitation.

Le compte des dépenses de premier établissement sera clos le 31 décembre de l'année de la mise en exploitation.

Art. 6. — La compagnie d'Orléans pourvoira directement aux travaux d'appropriation de la gare de Saint-Aignan. Elle fournira à la société des tramways de Loir-et-Cher le matériel roulant, le mobilier et l'outillage ; les effectifs et les types de ces fournitures seront arrêtés d'un commun accord sur des bases analogues à celles qui sont adoptées sur le réseau de cette société.

Art. 7. — Les horaires des trains et les tarifs seront soumis par la compagnie d'Orléans à l'approbation du ministère des travaux publics, après avoir été arrêtés d'un commun accord entre la compagnie et la société des tramways de Loir-et-Cher, dans les conditions fixées par les articles 5 et 8 de la convention du 17 juin 1892.

La compagnie d'Orléans se réserve d'ailleurs le droit d'effectuer de bout en bout par ses lignes à voie normale, sans les faire transiter effectivement par la ligne à voie étroite de Saint-Aignan à Blois, les transports pour lesquels la plus courte distance servant au calcul de la taxe s'établirait en empruntant en transit cette ligne à voie étroite ; et, dans ce cas, la taxe totale du transport restera intégralement acquise à la compagnie.

Le reste du service de l'exploitation sera réglé par la société des tramways de Loir-et-Cher suivant ses propres convenances et suivant le mode adopté par ses tramways.

Art. 8. — La société des tramways de Loir-et-Cher supportera toutes les dépenses relatives à l'exploitation, à l'entretien et au renouvellement de la voie, des bâtiments, du matériel fixe et roulant, de l'outillage, du mobilier, etc., aux impôts, patentes et frais de contrôle, aux accidents quelle qu'en soit la cause, aux incendies, indemnités pour pertes, retards, avaries, etc., et, en général, à toutes les dépenses qui incombent au compte d'exploitation.

Art. 9. *Gare de Saint-Aignan.* — La gare commune de Saint-Aignan devant être appropriée au service commun, il ne sera perçu aucun loyer pour l'usage de cette gare commune. La société des tramways de Loir-et-Cher, dans cette gare, pourra se servir de l'eau disponible dans le réservoir alimenté par la compagnie d'Orléans, moyennant un prix au mètre cube qui sera établi d'un commun accord d'après le prix de revient, sans tenir compte du loyer, des installations.

Le service des voyageurs, de la grande vitesse, des marchandises, du transbordement et du télégraphe dans la gare de Saint-Aignan sera fait par les soins de la compagnie d'Orléans. Les agents de cette gare opéreront aux risques de la société des tramways de Loir-et-Cher pour tout ce qui concerne le trafic intéressant la ligne de Saint-Aignan à Blois. Cette société fournira à ses frais les billets, registres et imprimés nécessaires à son service.

Les dépenses d'exploitation de cette gare seront réparties entre la ligne de Blois et celles de Vierzon à Tours proportionnellement aux unités de trafic local et de transit, suivant la formule adoptée entre la compagnie d'Orléans et le réseau des chemins de fer départementaux d'Indre-et-Loire.

Resteront en dehors de la communauté toutes les installations de traction et d'alimentation d'eau.

Gare de Blois (Vienne). — La gare de Blois (Vienne) devant être appropriée au service commun, il ne sera perçu aucun loyer pour l'usage de cette gare. L'usage de l'eau y sera réglé comme à Saint-Aignan. Les dépenses d'exploitation de cette gare seront réparties entre les lignes aboutissant à cette gare comme pour celle de Saint-Aignan. La gare de Blois (Vienne) sera gérée par la société des tramways de Loir-et-Cher.

Troncs communs. — Le tracé actuel de la ligne de Blois à la Motte, aux abords de Blois et sur les accotements de la route nationale, devant être abandonné et remplacé par un tracé nouveau qui fera partie de la ligne de Saint-Aignan à Blois, cette dernière aura, par conséquent, son origine à la sortie de la gare de Blois (Vienne) et sera empruntée en tronc commun par la ligne de la Motte et par la ligne projetée de Montrichard. Toute la partie en tronc commun sera entretenue aux frais exclusifs de la ligne de Saint-Aignan, mais la ligne de la Motte et de Montrichard payeront à celle de Saint-Aignan des péages égaux respectivement à 50 p. 100 de leurs recettes brutes kilométriques moyennes multipliées par la longueur exacte de leurs parcours en troncs communs. Ces péages seront compris dans le compte des recettes brutes annuelles d'exploitation de la ligne de Saint-Aignan dont il sera parlé plus loin.

Art. 10. — Les recettes de l'exploitation et toutes celles qui seront faites par la société des tramways de Loir-et-Cher sur la ligne de Saint-Aignan à Blois seront versées dans la caisse de la compagnie d'Orléans.

Les dépenses de cette société pour l'exploitation de la ligne seront prélevées sur les sommes ainsi encaissées au moyen de mandats établis sur demandes émanant de la direction, payables à la résidence du chef d'exploitation et acquittés par lui.

Le mouvement de fonds qui sera le résultat de ces encaissements et de ces prélèvements sera constaté par un compte courant sans intérêts, ouvert à cet effet sur les livres des deux parties contractantes.

Chaque semaine, la société des tramways de Loir-et-Cher remettra à la compagnie d'Orléans l'état des recettes à l'expédition de ces gares pendant la semaine précédente, lesquelles seront comprises dans les recettes générales du réseau d'Orléans à publier dans le *Journal officiel.*

Les indemnités pour pertes et avaries, retards, etc., intéressant les relations de trafic seront réglées d'office par l'une ou l'autre partie et réparties entre elles au prorata kilométrique des parcours sur la ligne de Saint-Aignan à Blois et sur les lignes à voie normale du réseau d'Orléans.

Art. 11. — La compagnie d'Orléans aura le droit de contrôler la gestion de la société des tramways de Loir-et-Cher et notamment toutes les opérations comptables en recettes et en dépenses, et de prendre connaissance de toutes les pièces. Pour la couvrir de ce contrôle, il lui sera attribué mensuellement une somme égale à 1 p. 100 des recettes brutes.

La société des tramways de Loir-et-Cher tiendra un compte exact de toutes les recettes et de toutes les dépenses.

Le compte des recettes comprendra non seulement les recettes directes dues au trafic, impôts déduits, mais aussi les péages et les produits indirects et notamment les locations de terrains, de buffets, de bibliothèques, taxes d'affichage, etc. Le compte des dépenses comprendra les dépenses réelles d'exploitation locale, les frais de contrôle à verser à l'État, ceux attribués à la compagnie par le premier paragraphe du présent article et aussi les frais de l'administration centrale de la société des tramways de Loir-et-Cher, à Paris, lesquels seront fixés à forfait à 5 p. 100 des dépenses locales, telles qu'elles sont définies à l'article 8. Enfin on comprendra dans les dépenses une somme de 150 francs par kilomètre et par an, qui sera prélevée sur les recettes pour constituer un fonds de réserve destiné à assurer le renouvellement de la voie et du matériel roulant et à parer d'un commun accord à des dépenses imprévues.

Ce fonds qui ne donnera pas lieu au prélèvement de 5 p. 100 pour dépenses d'administration centrale sera placé en obligations de la compagnie d'Orléans qui resteront en dépôt dans les caisses de la compagnie. Il s'augmentera chaque année des arrérages de ces obligations et cessera de croître lorsqu'il aura atteint une valeur de 2.000 francs par kilomètre. Dès que cette somme sera atteinte, les arrérages constitueront une recette d'exploitation et seront, à ce titre, portés en compte comme s'ils étaient versés par la société des tramways de Loir-et-Cher dans les conditions du premier paragraphe de l'article 10.

Quand il aura été fait sur le fonds de réserve des prélèvements pour assurer le renouvellement ou d'autres travaux urgents, ce fonds sera reconstitué par de nouvelles allocations annuelles de 150 francs par kilomètre.

Le compte des recettes et des dépenses ayant été ainsi établi, la différence constituera le produit net qui pourra se solder soit en bénéfice soit en perte.

S'il y a perte, elle sera intégralement à la charge de la société des tramways de Loir-et-Cher, si les recettes, telles qu'elles sont définies au troisième alinéa du présent article, sont supérieures à 2.400 francs par kilomètre ; et elle sera à la charge de la compagnie d'Orléans, si les recettes sont inférieures à cette même somme de 2.400 francs par kilomètre, sans que, dans ce cas, la perte laissée à la charge de la compagnie puisse être supérieure à la somme de 2.400 francs diminuée des recettes, le surplus de la perte restant à la charge de la société des tramways de Loir-et-Cher.

S'il y a bénéfice, il sera partagé suivant les bases suivantes : on commencera par calculer l'intérêt à 4 p. 100 de la somme dépensée par la compagnie pour la fourniture du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage. Si le produit net total est inférieur à une fois et demie cet intérêt, le produit net sera partagé entre la compagnie et la société des tramways de Loir-et-Cher à raison de deux tiers pour la compagnie et un tiers pour la société. Si le produit net total est supérieur à une fois et demie cet intérêt, on fera une première répartition allouant à la compagnie une somme égale à cet intérêt et à la société une somme égale à la moitié de cet intérêt, et le reste du produit net sera partagé par moitié entre la compagnie et la société.

Art. 12. — La compagnie d'Orléans s'engage à faire profiter la société des tramways de Loir-et-Cher pour l'exploitation qui fait l'objet du présent traité,

des marchés de charbons qui assurent le service du grand réseau d'Orléans, à condition que ladite société lui indique ses besoins dans les délais qui seront déterminés d'un commun accord. Les charbons, le cas échéant, seront payés à la compagnie d'Orléans au prix résultant de ses marchés, en y ajoutant les frais de transport, calculés comme il est dit au paragraphe suivant. Ces charbons seront livrés par la compagnie d'Orléans sur ses propres wagons dans la gare de Saint-Aignan.

Tous les transports sur le réseau d'Orléans, du matériel ou de matières nécessaires à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de la ligne de Saint-Aignan à Blois, auront lieu au prix des transports en service de la compagnie en suivant les mêmes règles.

Les transports en service effectués sur la ligne de Saint-Aignan à Blois pour la compagnie d'Orléans donneront lieu aux mêmes perceptions.

Les transports en service fait par la société des tramways de Loir-et-Cher, sur la ligne de Saint-Aignan à Blois, pour les besoins de son exploitation, seront effectués librement et sans aucune taxation.

Art. 13. — Les travaux de premier établissement de toute nature, reconnus nécessaires d'un commun accord, après la mise en exploitation, tels qu'agrandissements et installations nouvelles dans les stations, établissement de voies de garage, raccordements d'usines, travaux de consolidation, augmentation de l'effectif du matériel roulant, du petit matériel, du mobilier et de l'outillage, feront l'objet de projets présentés par la compagnie d'Orléans à l'approbation ministérielle. Après cette approbation, les travaux seront exécutés par la société des tramways de Loir-et-Cher aux frais de la compagnie et remboursés mensuellement avec une majoration de 5 p. 100 pour frais généraux. Toutefois, cette majoration ne frappera que les dépenses de travaux, à l'exclusion des dépenses de fournitures diverses, telles que matériel roulant, petit matériel, mobilier, outillage, etc. Les augmentations de matériel roulant, de mobilier et d'outillage seront fournies par la compagnie d'Orléans. Elles ne pourront être demandées par la société des tramways de Loir-et-Cher que pour mettre ce matériel en rapport avec celui des autres lignes exploitées par elle dans le Loir-et-Cher, en tenant compte des longueurs respectives et des produits bruts kilométriques de ces diverses lignes comparées à celle de Saint-Aignan à Blois.

Art. 14. — Le présent traité d'exploitation est fait pour une durée égale à celle de la concession des tramways de Loir-et-Cher. Il expirera le même jour que cette dernière.

Art. 15. — Des inventaires contradictoires seront établis pour constater l'existence et la remise de tous les meubles et immeubles livrés par la compagnie d'Orléans à la société des tramways de Loir-et-Cher, ainsi que des extensions et additions successivement opérées aux frais de la compagnie d'Orléans.

Les inventaires seront tenus à jour et revisés contradictoirement à la fin de chaque exercice.

A l'expiration du présent traité, la compagnie d'Orléans reprendra la ligne de Saint-Aignan à Blois avec le matériel fixe et roulant, l'outillage, le mobi-

fier et les approvisionnements qui existeront à ce moment, sans que ces approvisionnements puissent excéder la consommation à faire pendant six mois.

La voie, les bâtiments, le matériel fixe et roulant, l'outillage et le mobilier devront être remis à la compagnie gratuitement et en bon état d'entretien.

A cet égard, la société des tramways de Loir-et-Cher aura satisfait à ces obligations en entretenant le matériel roulant, les bâtiments, la voie et ses accessoires jusqu'à la fin du traité absolument de la même manière que dans les années antérieures, c'est-à-dire comme il est prescrit à l'article 3 ci-dessus.

Les approvisionnements seront remboursés par la compagnie d'Orléans à la société des tramways de Loir-et-Cher après que la valeur aura été fixée d'un commun accord.

Six mois avant la cessation du traité, il sera fait un examen contradictoire de l'état des diverses parties précitées et, si l'une ou plusieurs d'entre elles sont reconnues ne pas être en état normal d'entretien, leur remise en état sera exécutée par la société des tramways de Loir-et-Cher par prélèvement sur le fonds de réserve prévu à l'article 11. Le reste de ce fonds sera ensuite partagé par moitié entre cette société et la compagnie. Dans le cas où le fonds de réserve ne serait pas suffisant pour la remise du chemin en état d'entretien, la société des tramways de Loir-et-Cher devrait compléter de ses deniers la somme suffisante, laquelle sera déterminée soit amiablement, soit par arbitres.

Art. 16. — La compagnie d'Orléans se réserve le droit de résilier le présent traité à toute époque, après l'expiration des quinze premières années en prévenant la société des tramways de Loir-et-Cher un an à l'avance.

Il sera dans ce cas alloué à cette société une indemnité égale à cinq fois la part du bénéfice annuel moyen réalisé par elle pendant les trois dernières années de son exploitation, telle qu'elle est établie au dernier alinéa de l'article 11 ci-dessus.

Réciproquement, la société des tramways de Loir-et-Cher se réserve le droit de résilier le présent traité dans les mêmes conditions, sans indemnité, mais elle abandonnera à la compagnie la moitié du fonds de réserve qui lui est attribué par l'article 15.

Dans tous les cas de résiliation, la remise de la ligne de Saint-Aignan à Blois aura lieu comme il est dit à l'article 13 et jusqu'à la fin de la concession faite à la société des tramways de Loir-et-Cher des autres lignes aboutissant à la gare de Blois (Vienne), cette gare continuera à être affectée au service commun sans loyer de part ni d'autre pour les installations existant au moment de la résiliation.

Art. 17. — La société des tramways de Loir-et-Cher ne pourra rétrocéder le présent traité à des tiers qu'avec l'acquiescement de la compagnie. Elle ne pourra conclure, sans l'assentiment de la compagnie et l'approbation du ministre des travaux publics aucun traité d'exploitation ou arrangement d'aucune sorte intéressant les relations de la ligne de Saint-Aignan à Blois avec d'autres lignes de chemin de fer, d'embranchements ou de prolongements.

Art. 18. — Les frais de timbre et d'enregistrement des présentes conventions seront acquittés par la société des tramways de Loir-et-Cher, assimilés à des

frais d'études et, à ce titre, ajoutés aux dépenses d'établissement prévues à l'article 5.

Art. 19. — Le présent traité ne sera définitif qu'après approbation des présentes par décret délibéré en conseil d'État, conformément à l'article 4 de la loi du 20 mars 1893.

Fait double, à Paris, le 14 avril 1893.

. . . . . .

(N° 164)

[7 février 1894]

Décret qui déclare d'utilité publique les Travaux à exécuter par la Compagnie du Nord, pour le prolongement, jusqu'au pont de Saint-Ouen, du Chemin de fer des Docks Saint-Ouen à la Plaine-Saint-Denis (Seine).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour le prolongement, jusqu'au pont de Saint-Ouen, du chemin de fer des Docks-Saint-Ouen à la Plaine-Saint-Denis, conformément aux dispositions des feuilles de retombe du plan général ci-dessus visé, lequel restera annexé au présent décret, et sous la réserve qu'il ne pourra être établi de service de marchandises, sur ce prolongement, qu'en vertu d'une décision de l'administration supérieure.

Art. 2. — Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie du Nord est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 3. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans, à dater de la promulgation du présent décret.

. . . . . .

(N° 165)

[24 avril 1894]

Décret réglementant l'exploitation par la chambre de commerce de Bordeaux du service d'outillage installé ou à installer sur les quais et dépendances du port de cette ville.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Les hangars ou pavillons-abris et les engins de levage installés ou à installer par la chambre de commerce de Bordeaux, sur les quais et dépendances du port de Bordeaux, seront régis par le cahier des charges annexé au présent décret.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à l'administration de cet outillage formeront des comptes et des budgets spéciaux.

Ces comptes et budgets comprendront, en outre, toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce à l'occasion des services publics entretenus ou subventionnés par elle, avec approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, conformément à l'article 17 du décret susvisé du 3 septembre 1851, mais après avis du ministre des travaux publics.

Art. 3. — Sont rapportés les décrets susvisés des 4 novembre 1868, 15 mars 1881 et 11 avril 1885.

. . . . . .

Installation d'outillage sur les quais des ports de Bordeaux.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce de Bordeaux est auto-

risée à établir et à administrer dans le port de Bordeaux, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend :

1° Des engins mécaniques hydrauliques, à vapeur ou à bras, pour le chargement ou le déchargement des navires, pour la manutention des marchandises sur les quais, pour le mâtage et le démâtage des navires, et notamment :

a) La machine à mâter et les grues déjà établies par la chambre de commerce sur les quais en rivière de la rive gauche du port;

b) Les grues déjà établies par la chambre de commerce sur les quais du bassin à flot;

2° Des hangars pour abriter les marchandises pendant les opérations de reconnaissance sur le terre-plein des quais, etc., et notamment les pavillons-abris déjà établis sur les quais de la rive gauche du port par la chambre de commerce, suivant décrets des 15 mars 1881 et 11 avril 1885.

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur du permissionnaire.

L'usage des appareils et des hangars est toujours facultatif pour le public, et il est subordonné aux nécessités du service général du port dont l'administration est seule juge.

Les quais sur lesquels ils sont installés restent affectés à l'usage libre du public, sous l'autorité exclusive de la police du port.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à employer ou à mettre à la disposition du public tels appareils, engins ou abris qu'elle jugera convenable, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — Les pavillons-abris dont l'établissement est dès à présent autorisé sont au nombre de huit et couvrent une surface de 4.800 mètres carrés; sept sont destinés au dépôt des marchandises et un à la vérification des bagages des voyageurs des paquebots transatlantiques.

Les engins que la chambre de commerce est tenue dès maintenant d'installer sont les suivants :

a) *Sur les quais du port.*

1 machine à mâter d'une puissance de 50 tonnes manœuvrée à bras;

17 grues mobiles à vapeur d'une force de 1.500 kilogrammes;

1 grue mobile à vapeur d'une force de 1.500 à 3.000 kilogrammes;

4 grues fixes à vapeur d'une force de 1.500 kilogrammes;

2 grues fixes à bras d'une force: l'une de 1.500 kilogrammes et l'autre de 6.000 kilogrammes.

b) *Sur les quais du bassin à flot.*

5 grues mobiles à vapeur d'une force de 1.500 kilogrammes.

Le reste *comme au type* (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1888. p. 512, et *Journal officiel* du 10 mai 1894.

(N° 166)

[27 avril 1894]

Décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction, sur la pointe de Penmarc'h, d'un phare dit phare d'Eckmühl.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction, sur la pointe de Penmarc'h (Finistère), d'un phare, dit phare d'Eckmülh, conformément aux dispositions du projet ci-dessus visé, en date du 3 novembre 1893.

Art. 2. — L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires pour constituer l'assiette du nouvel ouvrage, en se conformant aux dispositions de la loi susvisée du 3 mai 1841.

Art. 3. — La dépense prise en charge par l'État soit 300.000 fr., sera imputée sur les fonds de la 2e section du budget mis annuellement à la disposition du ministre des travaux publics pour l'établissement et l'amélioration des ports et phares.

Art. 4. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations n'ont pas été effectuées dans un délai de trois ans à dater de la promulgation du présent décret.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et au *Journal officiel* de la République française.

(N° 167)

[27 avril 1894]

Décret portant modification du cahier des charges annexé au décret du 5 février 1890 qui a autorisé la chambre de commerce

de Dieppe à établir et à administrer un service de remorquage au port de cette ville.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — L'article 25 du cahier des charges annexé au décret du 5 février 1890 est modifié comme suit :

Les taxes maxima qui peuvent être perçues pour l'usage des remorqueurs sont les suivantes :

Remorquage, droits d'usage perçus tant à l'entrée qu'à la sortie.

A. — Droits d'usage à l'entrée.

1° *Première zone.* — D'un point quelconque situé à moins de 3 milles du musoir de la jetée ouest jusqu'aux écluses d'entrée des bassins Duquesne ou de mi-marée, par tonneau de jauge légale, 40 centimes.

2° *Deuxième zone.* — D'un point quelconque situé à moins de 6 milles et à plus de 3 milles du musoir de la jetée ouest jusqu'aux écluses d'entrée des bassins Duquesne ou de mi-marée, par tonneau de jauge légale, 50 centimes.

3° Les droits d'usage pour les navires entrant sur lest seront réduits de moitié, sans toutefois qu'il soit fait de dérogation aux taxes.

Le minimum de la perception des droits d'usage à l'entrée sera :

4° Pour un seul navire, 20 francs.

5° Pour deux navires ensemble, 30 francs.

6° Pour trois ou plusieurs navires ensemble, 40 francs.

B. — Droits d'usage à la sortie, pour conduire les navires à 2 milles au maximum :

7° Pour les navires chargés, par tonneau de jauge légale, 25 centimes.

8° Pour les navires sur lest, par tonneau de jauge légale, 15 centimes.

Le minimum de la perception des droits d'usage à la sortie sera :

9° Pour un seul navire, 15 francs.

10° Pour deux navires ensemble, 20 francs.

11° Pour trois ou plusieurs navires ensemble, 25 francs.

Clauses générales.

12° Seront considérés comme navires chargés, soit à l'entrée, soit à la sortie, ceux pour lesquels le poids du chargement serait égal ou supérieur à la moitié de la jauge légale.

13° Lorsque deux ou plusieurs navires seront remorqués ensemble, chacun d'eux participera au minimum à payer, proportionnellement à sa jauge.

14° Les bâtiments de la marine militaire payeront les droits d'usage comme les navires de commerce.

15° Les droits d'usage pour les bateaux de pêche autres que ceux servant à la grande pêche seront réduits de moitié ; toutefois, les minima indiqués ci-dessus leur seront appliqués sans réduction, sauf pour les bateaux de pêche jaugeant moins de 40 tonneaux, qui ne payeront pas plus de 7f,50, soit à l'entrée, soit à la sortie.

16° Quand la remorque comprendra des bateaux affectés à la petite pêche et d'autres navires ne rentrant pas dans cette catégorie, la majoration de taxe résultant du jeu des minima portera exclusivement sur ces derniers.

17° Un capitaine de navire qui, s'étant fait inscrire pour prendre son tour de remorque, renoncera, pour un motif quelconque, à en profiter, payera à la chambre de commerce, à titre d'indemnité, une somme égale au quart du droit d'usage calculé d'après le tonnage de son bâtiment avec un maximum de 15 fr.

18° Le remorqueur ne fournira pas la remorque.

(N° 168)

[26 mai 1894]

Décret approuvant la substitution de la compagnie générale des omnibus à la compagnie générale parisienne de tramways, comme rétrocessionnaire de la partie extra muros *du tramway de Montreuil à la place de la Nation.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution de la compagnie générale des omnibus à la compagnie générale parisienne de tramways comme rétrocessionnaire de la partie *extra muros* du tramway de Montreuil à la place de la Nation.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 169)

[28 juillet 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Ministre des travaux publics contre sieur Ferrucci.)

Art. 33. — *Augmentation du prix de la main-d'œuvre : demande de l'entrepreneur en résiliation de son marché; continuation des travaux sur les instances des ingénieurs et sous réserve d'un supplément de prix : renvoi à l'expertise pour déterminer si la demande de résiliation était fondée et, en cas d'affirmative, fixer le supplément de prix dû à l'entrepreneur pour augmentation du prix de la main-d'œuvre* (*VII*).

Art. 35. — *Mise en régie. Inventaire. — Des attachements dressés six mois après la mise en régie pour constater la quantité des matériaux approvisionnés, existant au moment où l'entreprise avait été arrêtée, équivalent à l'inventaire contradictoire prescrit par l'article* 35. — *En conséquence, bien que l'entrepreneur n'ait pas réclamé dans les dix jours à dater de la présentation de ces attachements, renvoi aux experts pour détermination des quantités réelles de matériaux approvisionnés, existant lors de la mise en régie* (*IV*).

Art. 39 *et* 41. — *Attachements. Métrés. — Les pièces dressées, non au fur et à mesure des travaux, mais en bloc après la mise en régie, pour constater les quantités d'ouvrages effectuées, constituent des attachements ou des métrés. — En conséquence, l'entrepreneur n'est pas tenu de réclamer dans les dix jours à partir de la présentation de ces pièces, mais dans les vingt jours à dater de la présentation du décompte auquel elles ont servi de base* (*II*).

Carrières. — Insuffisance des carrières prévues au devis non établie : rejet (VIII).

Contradiction entre le devis estimatif et le cahier des charges — En cas de contradiction entre le cahier des charges et le devis estimatif, on doit s'en tenir aux dispositions du cahier des charges (III).

Dommages à l'entreprise. — Retards. — Renvoi à l'expertise pour rechercher si la prolongation de la durée de l'entreprise n'est pas imputable à l'administration (VI).

Procédure. — Arrêté préparatoire. — Décidé qu'un arrêté doit être considéré comme tel dans celle de ses dispositions qui prescrit une expertise, tous droits réservés, et ne peut, dès lors, être déféré sur ce point au Conseil d'État, — que le même arrêté est au contraire définitif dans celle de ses dispositions qui écarte une fin de non-recevoir opposée par l'État à un entrepreneur et peut, par suite, être immédiatement attaqué sur ce point (I).

Substitution de matériaux. — Pierres de taille substituées par l'entrepreneur, sans ordre écrit des ingénieurs, aux moellons smillés prévus au devis : pas de supplément de prix (V).

I. Sur le recours du ministre des travaux publics *tendant à faire réformer l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture en tant qu'il aurait à tort écarté les fins de non-recevoir opposées par l'État aux réclamations formulées par le sieur Ferrucci sous les chefs* 1, *paragraphes* 1 *et* 9 *:*

Considérant que le sieur Ferrucci soutient que l'arrêté attaqué s'étant borné à ordonner une expertise, tous droits et moyens réservés, est purement préparatoire et que, dès lors, le recours du ministre contre cet arrêté n'est pas recevable;

Mais considérant, en ce qui concerne les terrassements, qu'il résulte du rapprochement des motifs de l'arrêté attaqué et de l'article 1er du dispositif, que le conseil de préfecture a rejeté explicitement la fin de non-recevoir tirée de l'article 39 des clauses et conditions générales que l'État avait opposée à cette réclamation; que sur ce point, ledit arrêté a un caractère définitif et qu'il est susceptible d'être déféré au Conseil d'Etat;

Considérant, au contraire, en ce qui concerne le 9e chef, relatif à la charpente du pont de la Gravona, que, tout en admettant les quantités portées aux attachements acceptés par l'entrepreneur comme représentant le cube de ladite charpente, quantités qui, d'après l'administration, ne pouvaient plus être mises en discussion, le conseil de préfecture a chargé les experts de rechercher

si les ordres des ingénieurs n'avaient pas eu pour effet d'augmenter les frais de main-d'œuvre et les déchets de bois; que cette décision est purement préparatoire, sauf en ce qui concerne la fixation du cube de la charpente mise en œuvre, c'est-à-dire sauf sur un point qui ne fait pas grief au ministre, et que, dès lors, celui-ci n'est pas recevable à en demander l'annulation;

II. Au fond : — 1er chef, § 1. — *Sur le chef relatif aux terrassements :*

Considérant que le ministre des travaux publics soutient que la réclamation du sieur Ferrucci a été tardivement produite, plus de dix jours après la présentation des attachements relatifs aux terrassements;

Mais considérant que la déchéance établie par l'article 39 des clauses et conditions générales n'est applicable qu'autant qu'il s'agit de réclamations contre des quantités fixées par des attachements pris, aux termes dudit article, au fur et à mesure de l'avancement des travaux; qu'il est reconnu par l'administration elle-même que les terrassements ont été mesurés dans les premiers mois de l'année 1886, c'est-à-dire après la mise en régie prononcée le 6 décembre 1885 et non au fur et à mesure de l'avancement des travaux; que, dès lors, les pièces contenant le résultat de cette opération ne constituent pas des attachements au sens de l'article 39 des clauses et conditions générales, mais des métrés et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que l'entrepreneur était recevable à les discuter dans les vingt jours de la présentation du décompte auquel ils ont servi de base et ont dû être annexés;

III. 1er chef, § 2. — *Sur les conclusions du recours incident en ce qui concerne le règlement des surfaces :*

Considerant que, si le devis estimatif prévoit le payement à un prix spécial du règlement des surfaces des déblais et des remblais, l'article 101 du cahier des charges stipule expressément que le prix du règlement de ces surfaces est compris dans celui des terrassements ; qu'en présence de cette contradiction des pièces du marché, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il convenait de s'attacher aux dispositions du cahier des charges et que l'entrepreneur n'était pas fondé à réclamer, pour le règlement des surfaces, un prix spécial en sus du prix des terrassements;

IV. *En ce qui concerne les matériaux approvisionnés à l'époque de la mise en régie :*

Considérant que le sieur Ferrucci a réclamé l'augmentation

des quantités et des prix de ces matériaux portés au décompte par l'administration; que le conseil de préfecture a rejeté cette réclamation en se fondant sur ce que les matériaux approvisionnés au moment de l'établissement de la régie ayant été l'objet d'attachements régulièrement pris et notifiés à l'entrepreneur, celui-ci n'aurait plus dès lors été recevable à mettre en discussion les chiffres consignés dans ces attachements;

Mais considérant que les seuls attachements relatifs à ces approvisionnements dont il est justifié par le ministre des travaux publics portent les dates des 30 juin 1886, 31 août 1886 et 7 septembre 1887, c'est-à-dire sont postérieurs de plus de six mois à la mise en régie prononcée le 6 décembre 1885 et ne sauraient remplacer l'inventaire contradictoire auquel il devait être procédé, aux termes de l'article 35 du cahier des clauses et conditions générales, immédiatement après l'établissement de la régie; que, dans ces circonstances, il y a lieu, réformant l'arrêté attaqué, en tant qu'il a rejeté immédiatement la réclamation du sieur Ferrucci, de charger les experts de rechercher quelles étaient les quantités et la valeur des matériaux approvisionnés au moment de la mise en régie et dont il doit être tenu compte à l'entrepreneur;

V. *En ce qui concerne les douelles des ponts de Spécialeone, Orto et Bevaro, Vizza et Liluccio :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il est reconnu par le sieur Ferrucci lui-même que, d'après le projet et les ordres d'exécution, lesdites maçonneries devaient être en moellons smillés et qu'il n'est justifié d'aucun ordre écrit des ingénieurs ayant exigé pour ces ouvrages l'emploi de matériaux de dimensions supérieures à celles que comportait, d'après les dispositions du cahier des charges, l'exécution des maçonneries en moellons smillés; que, dès lors, c'est à bon droit que, par application de l'article 10 du cahier des clauses et conditions générales, le conseil de préfecture a refusé d'allouer à l'entrepreneur le prix de la maçonnerie en pierres de tailles;

VI. *En ce qui concerne l'indemnité réclamée par l'entrepreneur par application de l'article* 123 *du cahier des charges pour la prolongation au delà de quatre ans de la durée de l'entreprise :*

Considérant que le conseil de préfecture a ordonné une expertise à l'effet de rechercher si des retards imputables à l'administration dans la remise des terrains ou la délivrance des dessins d'exécution n'avaient pas eu pour effet de ralentir les travaux et, dans le cas de l'affirmative, de fixer le montant de l'indemnité

qui serait due à l'entrepreneur; que le sieur Ferrucci qui n'allègue pas que le retard dont il se plaint dans la marche de son entreprise soit imputable à d'autres causes que celles ci-dessus indiquées, n'est pas fondé à réclamer à son profit l'application de l'article 123 du cahier des charges, lequel ne stipule l'allocation d'une indemnité fixe et annuelle au profit de l'entrepreneur qu'au cas où la durée des travaux aurait été prolongée au delà de quatre années à raison de l'insuffisance des crédits;

VII. *En ce qui concerne le renchérissement de la main-d'œuvre :*

Considérant que le sieur Ferrucci a, le 25 novembre 1882, demandé au conseil de préfecture, par application de l'article 33 des clauses et conditions générales, la résiliation de son entreprise à raison du renchérissement des prix de la main-d'œuvre qui, d'après lui, devait augmenter d'un sixième la dépense totale des travaux restant à exécuter, comparativement aux estimations du projet;

Mais considérant que, postérieurement, les ingénieurs ont demandé au sieur Ferrucci de continuer les travaux et que cet entrepreneur y a consenti sous réserve expresse du maintien de la demande d'augmentation de prix par lui formulée à raison du renchérissement des prix de la main-d'œuvre pour les travaux exécutés à partir du jour de sa demande de résiliation;

Considérant que le sieur Ferrucci a renouvelé cette demande de supplément de prix à l'occasion du règlement du décompte de son entreprise et que c'est à tort qu'elle a été rejetée par le conseil de préfecture, par le motif que l'augmentation des prix de la main-d'œuvre ne pouvait donner droit à l'entrepreneur qu'à la résiliation de son entreprise dans le cas prévu par l'article 33 des clauses et conditions générales et ne pouvait ouvrir à son profit droit à une indemnité; qu'en effet la demande de résiliation a été formée et que, si elle était justifiée, l'entrepreneur serait fondé à réclamer le supplément de dépenses afférent au renchérissement de la main-d'œuvre pour les travaux exécutés postérieurement à cette demande; qu'il y a lieu, par suite, réformant l'arrêté attaqué, de donner mission aux experts de rechercher si, à la date du 25 novembre 1882, le sieur Ferrucci était fondé à réclamer la résiliation de son marché par application de l'article 33 des clauses et conditions générales et, dans le cas de l'affirmative, de fixer le supplément de prix qui serait dû à l'entrepreneur à raison de l'augmentation des prix de la main-d'œuvre comparativement aux estimations du projet;

VIII. *En ce qui concerne la demande d'indemnité fondée sur ce*

que la carrière de Prate-Tondo désignée au devis aurait été insuffisante pour fournir les pierres de taille nécessaires à l'entreprise

Considérant qu'aux termes de l'article 19 du cahier des charges dans le cas où l'une des carrières désignées par ledit article ne fournirait pas des matériaux suffisants comme qualité ou dimensions, l'entrepreneur devait être tenu sans augmentation de prix de prendre les matériaux dans les autres carrières indiquées dans la même disposition, et qu'il résulte de l'instruction que ces carrières n'ont pas été épuisées et pouvaient fournir les pierres de taille nécessaires à l'exécution des ouvrages d'art ; que, dès lors, le conseil de préfecture a rejeté à bon droit le supplément de prix réclamé par le sieur Ferrucci... (Recours du ministre rejeté. Arrêté du conseil de préfecture réformé en tant qu'il a rejeté immédiatement les chefs nos 3 et 12 de la réclamation du sieur Ferrucci ; outre la mission qui leur a été donnée par le conseil de préfecture, les experts sont chargés de rechercher : 1° quelles étaient la quantité et la valeur des matériaux approvisionnés au moment de la mise en régie et dont il doit être tenu compte par l'État à l'entrepreneur ; 2° si à la date du 25 novembre 1882, le sieur Ferrucci était fondé à réclamer la résiliation de son marché par application de l'article 33 des clauses et conditions générales et, dans le cas de l'affirmative, de fixer le supplément de prix qui serait dû à l'entrepreneur à raison de l'augmentation des prix de la main-d'œuvre comparativement aux estimations du projet. Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture pour qu'il soit statué à nouveau, après qu'il aura été procédé à ladite expertise, sur les chefs nos 3 et 12 de la réclamation du sieur Ferrucci. Surplus des conclusions du recours incident rejeté. L'État supportera les dépens).

(N° 170)

[28 juillet 1893]

Voirie (Grande). — Rues de Paris. — Immeuble en saillie. — Travaux excédant les limites de l'autorisation de faire un ravalement sans relancés : reprise du mur en meulière et ciment et et à joints profonds : démolition ordonnée. — (Sieur Bourse.)

CONSIDÉRANT que la permission de voirie délivrée par le préfet

de la Seine au sieur Bourse, le 2 juin 1888, autorisait seulement ce propriétaire à faire au mur de clôture d'un immeuble sujet à reculement qu'il possède à Paris, rue du Petit-Musc, un ravalement partiel sans relancés ni rechampis; qu'il résulte de l'instruction que le sieur Bourse, au lieu de se borner à faire le ravalement autorisé, a exécuté une reprise en meulière et en ciment dudit mur dans la moitié de son épaisseur et a fait garnir profondément en ciment les joints de la partie inférieure; que ces travaux ont le caractère de travaux confortatifs; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture en a ordonné la démolition... (Rejet).

(N° 171)

[4 août 1893]

Travaux publics communaux. — Théâtre des Arts à Rouen. — Décompte. — (Sieur Julienne.)

Démolition et reconstruction de murs rendues nécessaires par les détériorations causées par la gelée, mises à la charge de l'entrepreneur qui, malgré les avertissements réitérés de l'architecte, n'avait pas commencé en temps utile, ni conduit avec une suffisante célérité la construction des murs dont s'agit et qui n'avait pris ensuite aucune précaution pour protéger les maçonneries encore fraîches contre les effets de la gelée (I).

Modifications apportées par la ville en cours d'exécution, aux conditions prévues par le devis pour l'exécution de certains ouvrages. Plus-value allouée. Fixation de la plus-value (II).

Travaux non compris dans l'adjudication et confiés à l'entrepreneur seulement au cours de la construction du théâtre : non-lieu à l'allocation d'un prix spécial : l'entrepreneur n'a formulé, en acceptant lesdits travaux, aucune réserve contre l'application des prix prévus au bordereau pour les travaux de même nature à exécuter dans les autres parties de l'entreprise et il ne justifie ni de difficultés exceptionnelles, ni de sujétions imprévues (III).

Intérêts : intérêts des sommes restant dues à l'entrepreneur sur les neuf dixièmes de son décompte : allocation seulement du jour de la demande, en l'absence d'une disposition spéciale du cahier des charges (IV).

Intérêts du dixième de garantie stipulé payable à la date de la réception définitive de l'ensemble des ouvrages, laquelle devait avoir lieu une année après la réception provisoire. Absence de réception définitive. Point de départ des intérêts fixé à la date du dépôt du rapport des experts constatant que les malfaçons précédemment signalées étaient réparées, et que l'ensemble des travaux était en état de réception définitive (V).

I. En ce qui concerne *les frais de réfection de la maçonnerie des murs intérieurs de la salle :*

Considérant que l'arrêté attaqué, tout en faisant supporter à la ville de Rouen la plus grande partie des travaux de reprise et de réfection des fondations atteintes par la gelée, a laissé à la charge du sieur Julienne, conformément à l'avis des experts, la somme de 12.108f,45 représentant les frais de démolition et de reconstruction des murs intérieurs de la salle, par les motifs que, malgré les avertissements réitérés de l'architecte, cet entrepreneur n'avait pas commencé en temps utile, ni conduit avec une une suffisante célérité, la construction des murs dont il s'agit, et qu'il n'avait pris ensuite aucune précaution pour protéger les maçonneries encore fraîches contre les effets de la gelée;

Considérant qu'à l'appui de ces conclusions, le requérant soutient que l'ordre de reconstruire les fondations, et spécialement les murs intérieurs de la salle, ne lui a été donné que pour remédier à un vice du plan, tardivement reconnu, dont il ne pouvait être rendu responsable; qu'il affirme, en outre, que les maçonneries dont il s'agit pouvaient être conservées, si on avait attendu le temps nécessaire, après la cessation des gelées, pour que le mortier pût entièrement faire prise;

Mais considérant que ces allégations sont contredites par l'instruction; qu'il résulte notamment des constatations des experts, que les détériorations causées par la gelée ont seules rendu nécessaires la reconstruction des murs de la salle, qui n'auraient pu être conservés sans danger pour la solidité de l'édifice; que c'est avec raison que, par les motifs ci-dessus relatés, le conseil de préfecture a mis à la charge de l'entrepreneur la responsabilité de ces détériorations; qu'ainsi le requérant n'est pas fondé à réclamer de ce chef le remboursement de la somme de 12.108f,45 qui a été déduite du montant de son décompte;

II. *Sur les conclusions du sieur Julienne relatives au prix des rampes et limons des escaliers des premier et deuxième :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et spécialement de

l'avis du conseil général des bâtiments civils, que la plus-value qui a été allouée au requérant par l'arrêté attaqué, à raison des modifications apportées par la ville aux conditions prévues par le devis pour l'exécution de ce travail, est insuffisante; qu'en tenant compte desdites modifications, en ce qui concerne tant la façon que l'emploi de la pierre de Bellevoye non spécifiée au devis, il sera fait une juste évaluation du prix de cette nature d'ouvrage en le fixant à 1.085f,14 par mètre cube, et en allouant par suite au requérant, outre la plus-value qui lui a été accordée par le conseil de préfecture, une nouvelle majoration qui doit être fixée, rabais déduit, à la somme de 4.175f,33;

III. *En ce qui concerne la décoration de la salle :*

Considérant que le sieur Julienne a présenté, sur ce chef, une réclamation dont le montant est actuellement réduit à la somme de 10.000 francs; qu'il résulte de l'instruction que, si les travaux en plâtre relatifs à la décoration de la salle n'étaient pas compris dans l'adjudication et n'ont été confiés au sieur Julienne qu'au cours de la construction du théâtre, le requérant n'a formulé, en acceptant lesdits travaux, aucune réserve contre l'application des prix prévus au bordereau pour les travaux de même nature à exécuter dans les autres parties de son entreprise.

Considérant, au surplus, que le requérant, qui invoque les difficultés exceptionnelles et les sujétions imprévues qu'il aurait rencontrées dans l'exécution des travaux dont il s'agit, n'apporte aucun élément de preuve qui permette d'infirmer l'exactitude des appréciations des experts, admises par l'arrêté attaqué; que, dans ces conditions, et sans qu'il y ait lieu d'ordonner une nouvelle expertise, les conclusions du sieur Julienne doivent être rejetées;

SUR LES INTÉRÊTS : — IV. *En ce qui concerne les intérêts des sommes restant dues à l'entrepreneur sur les neuf dixièmes de son décompte :*

Considérant que le sieur Julienne ne justifie d'aucune disposition du cahier des charges lui donnant droit à des intérêts antérieurement à la demande faite en justice conformément à l'article 1153 du Code civil; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture ne lui a alloué les intérêts dont il s'agit qu'à dater de ladite demande ;

V. *En ce qui concerne les intérêts du dixième de garantie :*

Considérant qu'en vertu des dispositions du cahier des charges, la somme formant le dernier dixième pour solde ne pouvait être payée à l'entrepreneur avant la réception définitive de l'ensemble des ouvrages, laquelle devait avoir lieu une année après la réception provisoire ;

Considérant que si la réception provisoire a eu lieu le 18 janvier 1883, il n'a pas été procédé à la réception définitive; mais qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport des experts, qu'à la date du dépôt de ce rapport, le 24 décembre 1887, les malfaçons précédemment signalées étaient réparées, et l'ensemble des travaux étaient en état de réception définitive; qu'il y a donc lieu de décider que les intérêts du dixième de garantie courront au profit du sieur Julienne à partir de cette dernière date, et de rejeter le surplus de ses conclusions sur ce point;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Julienne en a fait la demande les 26 janvier 1889 et 17 avril 1891 ; qu'à chacune de ces dates, il lui était dû plus d'une année d'intérêts; qu'il y a donc lieu de décider que les intérêts échus à son profit seront capitalisés pour porter eux-mêmes intérêts à partir desdites dates;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de la cause, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a mis la moitié desdits frais à la charge de l'entrepreneur; que, d'ailleurs, le montant des honoraires des experts, tel qu'il a été réglé par l'arrêté attaqué, n'est pas exagéré eu égard à l'importance de la mission dont ils ont eu à s'acquitter... (La ville de Rouen payera au sieur Julienne, en outre des sommes qui lui ont été allouées par l'arrêté attaqué, une somme de 4.175f,33 avec intérêts à partir du 17 janvier 1883. Les intérêts de la somme formant le dernier dixième pour solde courront au profit du sieur Julienne à dater du 24 décembre 1887. Les intérêts échus aux dates des 26 juin 1889 et 17 avril 1891 seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts au profit du sieur Julienne à partir de chacune desdites dates. Il sera fait masse des dépens qui seront supportés, pour les deux tiers, par la ville de Rouen et, pour un tiers, par le sieur Julienne).

(N° 172)

[4 août 1893]

Voirie (Grande). — Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis. — Garantie d'intérêts. — Comptes d'exploitation. — (Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis).

Dépenses de premier établissement : doivent être considérées

comme telles les avances de fonds en capital et intérêts faites à la compagnie par ses banquiers et destinées à couvrir des dépenses de premier établissement, alors même qu'elles auraient été rendues nécessaires par l'accroissement du trafic (II).

Droits de timbre dus à raison de la constitution du capital-actions qui, en vertu de la convention, est affecté à l'exécution des premiers travaux et à l'achat du matériel : abonnement annuel. Le fait que la compagnie aurait usé de la faculté d'acquitter lesdits droits par voie d'abonnement annuel ne saurait les faire rentrer dans les frais d'exploitation de la ligne concédée (VIII).

Dépenses ne pouvant être admises pour le calcul de la garantie d'intérêts : dépenses d'inauguration de nouvelles sections de la ligne et frais de participation au banquet d'une exposition (IV).

Concours apporté à la construction par le service central de l'exploitation (I); fourniture de vins fins au service sanitaire (VI) : dépenses admises pour partie comme dépenses d'exploitation.

Doivent être portés au compte des dépenses d'exploitation : 1° les intérêts des avances de fonds auxquelles la compagnie a recours tant qu'elle n'a pas été mise en mesure de les rembourser par le payement de la garantie d'intérêts (III); 2° le prix d'un appareil médical (V); 3° les timbres de traites, les menus frais de banque, une dépêche relative à une ouverture de crédit (VII).

Doivent être déduites des recettes : les dépenses d'occupation de terrain et de mise d'une machine à la disposition de l'administration des postes (X).

Sommes portées en dépenses d'un exercice : elles ne peuvent être appréciées qu'au moment du règlement des comptes de cet exercice et non à propos de contestations relatives à des exercices antérieurs (IX).

Intérêts de reversement dus, par la compagnie pour les sommes qui lui ont été payées en trop par l'État, huit jours après la notification de l'arrêté de règlement des comptes annuels (XI).

Intérêts de retard du payement de la garantie : renonciation à ces intérêts par la compagnie (XII).

CONSIDÉRANT que les cinq requêtes ci-dessus visées sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision;

I. *En ce qui touche les dépenses du service central de l'exploitation à Dakar pour l'exercice* 1883 :

Sans qu'il soit besoin de statuer sur la fin de non-recevoir tirée de ce que la compagnie ne s'est pas pourvue contre la décision du ministre des colonies, du 1er septembre 1885, qui aurait fixé définitivement le chiffre de la garantie d'intérêts pour l'exercice 1883 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, du mois de juillet au mois de décembre 1883, le service central de l'exploitation à Dakar a concouru, dans une certaine mesure, à la construction, et que la compagnie requérante n'établit pas qu'en répartissant les frais de ce service entre la construction et l'exploitation proportionnellement aux longueurs en construction et en exploitation, la décision attaquée ait fait une inexacte appréciation du concours qui a été ainsi prêté;

II. *En ce qui touche les intérêts des avances de fonds faites à la compagnie par ses banquiers et destinées à couvrir des dépenses de premier établissement :*

Considérant que, tant en intérêts qu'en principal, ces avances constituent, à raison de leur objet, des dépenses de premier établissement, et que la compagnie ne peut se fonder sur ce qu'elles auraient été rendues nécessaires par l'accroissement du trafic pour soutenir qu'elles doivent être imputées au compte d'exploitation ;

III. *En ce qui touche les intérêts des avances destinées à faire face à des dépenses d'exploitation :*

Considérant que ces intérêts, en vertu de l'article 6, paragraphe 4, de la convention, doivent être portés au compte d'exploitation; que l'État n'ayant pas effectué sur le montant de la garantie, à la fin de chaque exercice, de payements mettant la compagnie en mesure de rembourser lesdites avances, la requérante à dû continuer à en acquitter les intérêts après l'expiration de chacun de ces exercices; et que, par suite, elle est fondée à soutenir qu'il y a lieu de continuer à porter ces intérêts au compte d'exploitation des exercices suivants, jusqu'au moment où elle a été mise à même d'opérer le remboursement desdites avances ;

Considérant que l'article 4 de l'arrêté ministériel du 31 décembre 1883 se borne à régler les conditions dans lesquelles des intérêts sont dus à la compagnie pour retard dans le payement de la garantie, et que l'État ne peut invoquer cette disposition pour refuser de porter au compte d'exploitation les intérêts des avances de fonds, qui, aux termes de l'article 6 de la convention, sont un des éléments qui doivent entrer dans ledit compte;

IV. *En ce qui touche les dépenses d'inauguration de nouvelles sections de la ligne, en 1884 et 1885, et une somme de 95 francs pour participation au banquet de l'exposition d'Anvers :*

Considérant que les dépenses dont il s'agit ne constituent pas des dépenses d'exploitation, et ne rentrent ni dans les frais généraux, ni dans aucun de ceux dont, aux termes de l'article 6 de la convention, il est tenu compte pour le calcul de la garantie d'intérêts; que la disposition de la convention qui assure à la compagnie un revenu net de 1.151 francs par kilomètre exploité, ne l'autorise pas à porter au compte de garantie des dépenses qui ne rentrent pas dans les éléments prévus par l'article 6;

V. *En ce qui touche certaines dépenses de l'exercice 1886, formant un total de 31.862f,78, classées comme dépenses de premier établissement :*

Considérant que, dans son pourvoi, la compagnie n'a fait porter la discussion que sur une somme de 90f,25, ayant servi à l'achat d'un appareil médical; qu'il résulte de l'instruction que la requérante est fondée à soutenir que cette dépense doit être imputée au compte d'exploitation;

VI. *En ce qui touche les fournitures de vins fins au service sanitaire, en 1885 et 1886 :*

Considérant que les arrêtés attaqués ont admis que cette dépense n'avait été faite qu'en partie dans l'intérêt direct de l'exploitation, et qu'ils ont, en conséquence, réduit les sommes portées au compte d'exploitation de 5.000 francs pour 1885 et de 412f,70 pour 1886; que la compagnie n'établit pas que cette appréciation soit inexacte;

VII. *En ce qui touche les sommes de 453f,10, pour timbre de traites émises à l'ordre de la Banque du Sénégal, de 22f,50, pour menus frais de banque, et de 55f,10, pour dépêche relative à une ouverture de crédit :*

Considérant qu'il s'agit de frais accessoires d'avances destinées à faire face à des dépenses d'exploitation; que, dès lors, la compagnie est fondée à soutenir qu'il doit en être tenu compte pour le calcul de la garantie d'intérêts;

VIII. *En ce qui touche les droits de timbres payés par abonnement :*

Considérant que ces droits de timbre étaient dus à raison de la constitution du capital-actions, qui, en vertu de l'article 3 de la convention, est affecté à l'exécution des premiers travaux et à l'achat du matériel; que le fait que la compagnie aurait usé de la faculté d'acquitter lesdits droits par voie d'abonnement annuel,

ne saurait les faire rentrer dans les frais d'exploitation de la ligne concédée;

IX. *En ce qui touche la demande de la compagnie tendant à ce qu'une somme de* 4.201f,10, *représentant des erreurs de taxes à son préjudice et les déficits des gares soit retranchée du chiffre des recettes de l'exercice* 1886 :

Considérant que la compagnie a porté cette somme en dépenses en 1887, et que c'est lors du règlement des comptes de cet exercice qu'elle peut faire valoir ses moyens à l'appui de sa prétention ;

X. *En ce qui touche la demande de la compagnie tendant à la suppression du compte des recettes d'une somme de* 357f,17, *pour occupation de terrains dans deux gares, et d'une somme de* 35f,25 *pour un service rendu à l'administration des postes :*

Considérant qu'en 1886 la compagnie s'est bornée à tolérer gratuitement, à titre d'essai, l'établissement par divers intéressés de voies Decauville dans les cours des gares de Rufisque et de Thiès; qu'aucune disposition du cahier des charges ne rendait la perception d'un droit obligatoire à raison de ce fait;

Considérant qu'il en est de même pour l'envoi de Dakar à Sebikhotane d'une machine mise à la disposition de l'administration des postes pour une nécessité accidentelle de service; que, dès lors, c'est à tort que les sommes dont il s'agit ont été ajoutées au compte des recettes;

XI. *En ce qui touche les intérêts de reversement dus par la compagnie pour les sommes qui lui ont été payées en trop par l'État pour les exercices* 1883, 1884 *et* 1885 :

Considérant que, des dispositions combinées des articles 6 et 7 de l'arrêté ministériel du 31 décembre 1883, il résulte que, dans le cas où le règlement définitif des comptes de l'année fait connaître que les sommes payées pour solde, ou à titre d'acomptes, ont été trop considérables, la compagnie doit rembourser l'excédent au Trésor, avec les intérêts à 4 p. 100 par an, dans la huitaine de la notification de l'arrêté de règlement;

Considérant que le règlement des comptes de la compagnie lui a été notifié, le 2 septembre 1885, pour l'exercice 1883, le 18 avril 1889, pour l'exercice 1884, et le 30 janvier 1890, pour l'exercice 1885; que, dès lors, c'est de l'expiration du délai de huitaine, à partir de chacune de ces dates, que les intérêts de reversement ont commencé à courir, c'est-à-dire à compter des 11 septembre 1885, 27 avril 1889 et 8 février 1890;

XII. *En ce qui touche les intérêts de retard pour* 1886 :

Considérant qu'à la date du 4 juillet 1887, il a été accordé à la compagnie, sur le premier trimestre de l'exercice 1887, un acompte exceptionnel de 175.759 francs à la condition qu'elle renoncerait, en ce qui concerne l'exercice 1886, à se prévaloir de l'article 4 de l'arrêté ministériel du 31 décembre 1883, qui stipule que le payement pour solde des avances de garantie aura lieu dans les six mois à partir de la remise des comptes du ministre des colonies, et qu'après l'expiration de ce délai, l'État payera l'intérêt à la compagnie à raison de 5 p. 100;

Considérant que la compagnie a touché cet acompte et a accepté ainsi la condition à laquelle son versement était subordonné, et qu'elle ne saurait, dès lors, être admise à réclamer des intérêts pour retard du payement de la garantie de 1886... (Il sera procédé à une nouvelle liquidation des comptes de la garantie d'intérêts de la ligne de Dakar à Saint-Louis pour les exercices 1884, 1885 et 1886. — § 1er. *En portant au compte des des dépenses d'exploitation :* 1° les intérêts des avances de fonds auxquelles la compagnie a eu recours pour faire face à des dépenses d'exploitation, tant qu'elle n'a pas été mise en mesure de les rembourser par le payement de la garantie d'intérêts; 2° 90f,25, pour prix d'un appareil médical; 3° 453f,10, pour timbres de traites, 22f,50 pour menus frais de banque, et 55f,10, pour dépêche relative à une ouverture de crédit. — § 2. *En déduisant des recettes :* les sommes de 357f,17, pour occupation de terrains dans les gares de Rufisque et de Thiès, et de 351f,25, pour mise d'une mise d'une machine à la disposition de l'administration des postes. Les intérêts de reversement à 4 p. 100 des sommes que la compagnie aurait perçues en trop commenceront à courir au profit de l'État à partir des 11 septembre 1885, pour 1883, 27 avril 1889, pour 1884, et 8 février 1890, pour 1885. Les dépens seront supportés par l'État).

(N° 173)

[9 août 1893]

Communes. — Chemins vicinaux. — Propriété du sol. — Conseil général. — Routes départementales. — Déclassement. — Recours pour excès de pouvoir. — (Commune de Fossat.)

Le conseil général compétent pour prononcer par une mesure

d'ensemble le déclassement des routes départementales, et leur incorporation dans le réseau des chemins vicinaux de grande communication (*), *ne peut pas, sans excès de pouvoir, réserver au profit du département la propriété du sol des voies déclassées et des parcelles ultérieurement acquises pour la rectification de ces chemins* (**).

Considérant que si, aux termes de l'article 46 de la loi du 10 août 1871, il appartient aux conseils généraux de prononcer le déclassement des routes départementales et leur classement comme chemins vicinaux de grande communication ou d'intérêt commun, ils ne peuvent, sans excéder leurs pouvoirs, accompagner ce classement de réserves ayant pour effet de modifier le régime légal auquel sont soumis les chemins vicinaux d'après les lois du 28 juillet 1824 et du 21 mai 1836; qu'ainsi, en décidant par sa délibération susvisée du 25 août 1891 que le sol des routes départementales classées comme chemins vicinaux continuerait d'appartenir au département, ainsi que les parcelles qui seraient ultérieurement acquises en vue des rectifications à opérer sur ces chemins, le conseil général a violé les dispositions de loi précitées, et qu'il y a lieu, par suite, d'annuler sur ce point sa délibération... (Délibération annulée en tant qu'elle a décidé que l'assiette actuelle des routes déclassées et leurs dépendances resteraient la propriété du département).

(N° 174)

[9 août 1893]

Communes. — Chemins vicinaux. — Anticipation. — Conseil de préfecture. — Exécution de l'arrêté. — Incompétence. — (Maire de la commune de Cabourg.)

Le conseil de préfecture qui, statuant sur une anticipation

(*) Voy. 26 janvier 1877, Massignon et Dufour (*Arr. du C. d'Ét.*), p. 96 et les renvois.

(**) La délibération attaquée avait pour effet de constituer une nouvelle catégorie de chemins non prévue par la loi. A la vérité, on pouvait comme analogie rappeler qu'un décret du 16 décembre 1811 transformant en routes départementales les anciennes routes impériales de 3e classe avait conservé la propriété du sol à l'État. Mais il faut remarquer que ce décret avait force de loi et que, d'ailleurs, il ne statuait que sur le passé et non sur l'avenir comme la délibération attaquée.

commise à un chemin vicinal ordinaire, a condamné le délinquant à démolir dans le délai d'un mois le mur construit en saillie sur l'alignement, n'est pas compétent pour connaître des difficultés soulevées au sujet de l'exécution de son arrêté.

Considérant qu'aux termes de l'article 49 de la loi du 22 juillet 1889 les arrêtés des conseils de préfecture sont exécutoires;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par arrêté du 13 novembre 1889, le conseil de préfecture avait condamné le sieur Couvrechef à démolir dans le délai d'un mois un mur en saillie sur l'alignement du chemin vicinal ordinaire n° 4, dans la commune de Cabourg; que, le sieur Couvrechef ne s'étant pas conformé à cet arrêté, il appartenait au maire d'en assurer l'exécution, et que c'est avec raison que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour connaître d'un litige sur lequel il avait déjà statué... (Rejet).

(N° 175)

[9 août 1893]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieurs Goeytes, père et fils.)

Art. 32. — Pour déterminer s'il y a eu dépassement de plus du tiers des quantités prévues, il faut tenir compte de l'ensemble des travaux de chaque nature; en conséquence, ce calcul ne saurait s'effectuer sur le cube d'une tranchée prise isolément, quelles que soient les difficultés rencontrées (I, b).

Déblais. — Prix forfaitaire, article 98 du devis. — En présence de la clause forfaitaire du devis portant que le prix unique des terrassements est fixé à forfait et que l'entrepreneur ne saurait être admis à réclamer pour insuffisance des sondages, dureté imprévue des terrains ou tous autres motifs... l'entrepreneur n'est pas fondé à arguer des indications fournies par les sondages ni de la composition des déblais, pour demander un supplément de prix (I, a).

— Foisonnement. — Non-lieu à supplément de prix par application du cahier des charges (II).

I. En ce qui concerne *les déblais de la tranchée d'Arbouët :*

(*a*) *Sur les conclusions des sieurs Goeytes père et fils, tendant à l'allocation d'une plus-value pour difficultés imprévues dans l'extraction des déblais :*

Considérant que les requérants, en vue d'établir que les conditions essentielles du marché ont été modifiées à leur préjudice, soutiennent que les pièces de l'adjudication faisaient prévoir pour la tranchée d'Arbouët une proportion de un tiers de terre et de deux tiers de roche, alors que les déblais extraits se sont composés presque exclusivement de rocher; et que de plus l'unique sondage pratiqué par l'administration les aurait induits en erreur, par suite de modifications apportées plus tard au tracé de la ligne;

Mais considérant que l'article 1er du bordereau des prix prévoit un prix unique pour les déblais de toute nature, et que l'article 98 du devis porte que ce prix unique est fixé à forfait, et constitue un marché aléatoire dont l'entrepreneur accepte expressément toutes les chances bonnes ou mauvaises; que l'administration ne garantit ni le nombre, ni l'emplacement, ni la profondeur des sondages; qu'enfin, l'entrepreneur ne saurait être admis à réclamer après coup pour dureté imprévue des terrains ou tous autres motifs; que, dans ces conditions, et alors même que les faits allégués par les requérants, en ce qui concerne tant la composition des déblais extraits de la tranchée, que les indications fournies par le sondage, — seraient reconnus exacts malgré les dénégations formelles des ingénieurs, — les sieurs Goeytes père et fils ne sauraient obtenir d'indemnité pour le chef dont il s'agit;

(*b*) *Sur les conclusions relatives à l'application, aux déblais de la tranchée d'Arbouët, de l'article* 32 *des clauses et conditions générales :*

Considérant qu'il ne résulte ni des pièces qui ont servi de base à l'adjudication, ni des conditions dans lesquelles les travaux ont été exécutés, que la tranchée d'Arbouët puisse être considérée comme un travail spécial distinct du reste des terrassements de l'entreprise; que, loin de là, tous les déblais de terrassement ont constitué une seule et même nature d'ouvrage, rétribuée par le prix n° 1 du bordereau; qu'ainsi c'est sur le cube total de ces déblais, et non sur ceux de la tranchée d'Arbouët prise isolément, qu'il y aurait lieu de justifier le dépassement de plus du tiers pouvant donner droit à l'indemnité prévue par l'article 32 précité;

Considérant qu'il n'est pas contesté en fait que le cube total des déblais extraits n'a pas dépassé de plus du tiers le montant

des prévisions du détail estimatif; que, dès lors, et sans qu'il y ait lieu de rechercher si, pour la tranchée d'Arbouët seule, il y aurait lieu à application de l'article 32, la réclamation des sieurs Geeytes ne saurait être accueillie;

II. *En ce qui concerne la demande d'indemnité pour foisonnement :*

Considérant qu'aux termes de l'article 97 du devis, il ne sera jamais tenu compte du foisonnement; que la demande des entrepreneurs ne s'applique, il est vrai, qu'aux quantités de déblais qu'ils prétendaient extraites en dehors des conditions prévues au projet, et auxquelles s'appliqueraient les réclamations qui précèdent; que, dès lors, le rejet desdites réclamations entraîne nécessairement celui de la demande relative au foisonnement; que de tout ce qui précède il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté, sans ordonner d'expertise, les chefs de demande ci-dessus relatés... (Rejet).

(N° 176)

[9 août 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Casernes. — Clauses et conditions générales du 25 novembre 1876. — (Sieur Rateau.)

Art. 18, 22, 37. — *Ingérence de l'administration dans la direction des travaux : pas d'indemnité; le service du génie n'a pas excédé la limite des pouvoirs qui lui appartiennent aux termes du cahier des clauses et conditions générales* (*II*).

Art. 35, § 3. — *Non-recevabilité d'une réclamation formée contre des ordres prescrivant des travaux imprévus faute de protestation dans le délai de cinq jours* (*III*).

Art. 40. — *Il n'y a lieu de fixer un prix nouveau pour les rampes en fer et fonte des escaliers, les prix élémentaires de ce travail figurant au bordereau* (*X*).

Art. 66. *Ajournement dans les travaux n'ayant pas duré une année : non-lieu à indemnité pour retard ou augmentation du prix de certains matériaux* (*I*).

Art. 70. — *Réclamation. — Délai. — Non-recevabilité de réclamations formées — plus de six mois à partir du règlement définitif de l'exercice auquel se rapportaient les travaux* (*IV*);

— plus de dix jours après les inscriptions des attachements et carnets (IV); — ou le refus d'accepter certains matériaux défectueux (XIII).

Enduits des surfaces planes ou courbes, prix unique du bordereau applicable (VII).

Faux frais. — Triage de moellons en carrière à la charge de l'entrepreneur (XII).

Fausses manœuvres résultant d'une erreur de l'entrepreneur. Rejet (XVIII).

Parements vus — exécutés à des maçonneries cachées postérieurement; non-lieu au payement par application du cahier des charges (VI), — payés au mètre carré, sans déduction des vides correspondant à des surfaces fictives (VI).

Pentures et gonds mis en place. — Application du prix prévu pour les fers forgés avec changement de calibre (VIII) et sans supplément de prix pour le forage des trous de boulons (IX).

Prix nouveau. — Maçonnerie de briques des têtes de cheminées : elles entrent dans les prévisions générales du contrat; pas de prix nouveau (XVI); ferrement imprévu des impostes payé comme petit fer forgé de grande sujétion (XVII).

Sujétions imprévues. — Maçonneries de pierres de taille; déchet prétendu anormal subi dans la préparation; absence de sujétion imprévue; pas de prix nouveau (V); crochets porte-fourniments, pas de sujétion XI); taille d'un cordon payée comme taille d'ornement dans les seules parties profilées (XIV); jointoiement de maçonnerie neuve et non rejointoiement (XV).

I. Sur les conclusions *de l'entrepreneur tendant à obtenir une indemnité de* 12.100 *francs à raison de l'ajournement injustifié des travaux et une indemnité de* 10.637 *francs à raison de l'augmentation survenue pendant cette période de temps, dans le prix des bois et fers :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'ordre de commencer les travaux a été donné à l'entrepreneur moins d'un an après la date de la réalisation de son cautionnement; que, dès lors, aux termes de l'article 66 du cahier des clauses et conditions générales, le requérant n'a droit à aucune indemnité soit à raison de l'inutilisation de ses capitaux, soit à raison de l'augmentation qui serait survenue, pendant cette période de temps, dans le prix des bois et des fers;

II. *Sur les conclusions du requérant tendant à obtenir une indemnité de* 40.000 *francs à raison du préjudice que lui aurait*

causé l'ingérence abusive de l'administration dans la direction des travaux :

Considérant que le sieur Rateau n'établit pas que le service du génie ait excédé la limite des pouvoirs que lui confèrent les articles 18, 22 et 37 du cahier des clauses et conditions générales pour la direction des travaux et la police des chantiers; qu'ainsi sa réclamation doit être rejetée ;

III. *Sur les conclusions du requérant tendant à obtenir des prix nouveaux pour les travaux mentionnés sous les articles* 13², 15² *et* 23 *:*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que l'entrepreneur n'a pas formulé des observations par écrit, contre les ordres qui lui auraient prescrit des travaux imprévus, dans le délai de cinq jours à partir de la notification qui lui en a été faite; que, dès lors, aux termes de l'article 35, paragraphe 3, du cahier des clauses et conditions générales il est réputé avoir consenti les ordres donnés avec toutes leurs conséquences et que, par suite, sa réclamation doit être rejetée;

IV. *Sur les conclusions du requérant tendant à la revision de son décompte à raisons d'erreurs, omissions, fausses applications des prix et travaux imprévus :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté, d'une part, que l'entrepreneur n'a pas formulé ses observations dans les six mois du règlement définitif de l'exercice auquel elles se rapportaient; que, dès lors, aux termes de l'article 70, paragraphe 4, du cahier des clauses et conditions générales, sa réclamation relative aux articles 1, 2, 3, 7, 8, 10, 11⁵, 25¹³ et 26 doit être rejetée; et d'autre part, que l'entrepreneur n'a pas protesté dans les dix jours contre les inscriptions des attachements et carnets qui lui ont été régulièrement notifiés; que, par suite, aux termes des articles 36², 61² et 70⁴ du cahier des clauses et conditions générales, sa réclamation relative aux articles 4, 5, 7, 9, 13 et 18, 19, 22, 37, 38 et 39 doit être rejetée;

V. *Sur les conclusions du requérant tendant à l'allocation d'une plus-value de* 5.892f,19 *sur le prix de la maçonnerie en pierre de de taille demi-dure à raison du déchet anormal subi dans la préparation de la pierre :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la maçonnerie dont s'agit a été payée au mètre cube effectif, après la taille conformément à l'article 131 du cahier des charges, que le requérant n'établit pas que le déchet de préparation ait été augmenté par aucune sujétion imprévue pouvant donner lieu à la fixation d'un prix nouveau ;

VI. *Sur les conclusions tendant à obtenir une plus-value de parements vus pour la maçonnerie du mur de soutènement, pour les douelles des voûtes et les arêtes des baies et pour les vides formés par une partie des pignons et des têtes en saillie des fenêtres Mansard :*

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'article 138 du cahier des charges que les maçonneries appuyées contre le roc, la terre ou d'autres maçonneries n'ont pas de parements vus; que le requérant, qui ne justifie d'aucune modification dans les plans ou dans les ordres par lui reçus, ne saurait se prévaloir du fait que le mur de soutènement n'a été remblayé que postérieurement pour demander la plus-value prévue par cet article;

Considérant, d'autre part, qu'aux termes du paragraphe 3 du même article, les parements vus sont payés au mètre carré, sans déduction des vides, mais aussi sans aucune augmentation pour les parements vus des baies; que cette disposition s'applique aux vides de toute nature existant sur une surface réelle, mais ne saurait être étendue, comme le soutient le requérant, aux vides correspondant à des surfaces fictives comprises entre les pignons et les têtes en saillie des fenêtres Mansard;

VII. *En ce qui touche la demande tendant à l'application aux enduits courbes et aux arêtes des enduits des poutres et des baies d'un prix plus élevé que celui du bordereau :*

Considérant que les articles 186, 187 et 188 du cahier des charges et les n°s 237, 238 et 239 du bordereau ne stipulent qu'un seul prix pour les enduits également applicables aux surfaces planes et aux surfaces courbes; que la façon des arêtes des enduits des poutres et des baies est la conséquence nécessaire de l'exécution des enduits des faces latérales : que, dès lors, l'entrepreneur ne saurait, sans revenir sur les prix du marché, demander la fixation d'un nouveau prix en ce qui touche les enduits courbes et les arêtes, qu'ainsi sa demande doit être rejetée;

VIII. *En ce qui concerne la demande tendant à faire payer les pentures et les gonds au prix des fers forgés de sujétion :*

Considérant que l'entrepreneur n'établit pas que les pentures et gonds par lui fournis fussent d'une qualité supérieure à celle que prévoit l'article 235 du cahier des charges; que, dès lors, c'est avec raison qu'il lui a été fait application des n°s 432 et 436 du bordereau relatifs aux fers forgés avec changement de calibre;

IX. *En ce qui touche la demande tendant à obtenir une plus-value de 449^{f},86 à raison du forage de trous de boulons et de trous de vis et de l'encastrement des pentures :*

Considérant, d'une part, qu'aux termes de l'article 233 les fers sont payés mis en place, que cette disposition s'applique notamment à l'encastrement des pentures; que, d'autre part, l'article 235 dont il a été fait application pour la fourniture des pentures prévoit expressément qu'elles seront percées de quelques trous;

X. *Sur les conclusions tendant à faire fixer un prix à l'estimation pour les rampes en fer et fonte des escaliers :*

Considérant qu'aux termes de l'article 40 du cahier des clauses et conditions générales, il n'y a lieu de fixer un prix à l'estimation que pour les ouvrages dont les prix élémentaires ne figurent pas au bordereau; que les barreaux et les lisses des rampes d'escaliers ont été payés comme fers de sujétion et que la fonte a été considérée, en vertu des dispositions expresses de l'article 231 dudit cahier, comme fonte de sujétion; que ces différents prix comprennent la pose et la mise en œuvre; qu'ainsi les conclusions de l'entrepreneur doivent être rejetées;

XI. *Sur les conclusions tendant à obtenir la fixation d'un prix nouveau pour les crochets porte-fourniments :*

Considérant que l'article 312 stipule que ces crochets seront conformes au modèles et payés à la pièce mis en place; que le requérant ne justifie d'aucun ordre de l'administration lui imposant pour la fourniture des crochets des sujétions imprévues; que, dès lors, c'est avec raison qu'il lui a été fait application du prix porté au n° 651 du bordereau;

XII. *En ce qui touche la demande d'une plus-value de 1 franc par mètre cube pour triage de moellons en carrières :*

Considérant que l'article 27 du cahier des clauses et conditions stipule que les matériaux employés seront de premier choix; que, dès lors, l'entrepreneur qui a été payé de ses maçonneries de moellons conformément aux prix portés au bordereau n'est pas fondé à réclamer une plus-value pour le triage qu'il a dû opérer en carrière;

XIII. *En ce qui touche la demande d'une indemnité de 1f,25 par mètre cube à raison de 734 mètres cubes de moellons indûment rebutés par l'administration :*

Considérant que si l'entrepreneur prétend que la majeure partie des moellons approvisionnés par lui sur le chantier était de bonne qualité, il n'a fait aucune diligence pour faire constater en temps utile cette situation prétendue; que dès lors, par application de l'article 70, sa réclamation doit être rejetée;

XIV. *En ce qui touche la demande tendant à faire appliquer à*

la taille du cordon du 1er étage le prix de la taille d'ornement :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ce cordon comportait pour partie de la taille plane et de la taille refouillée ; qu'ainsi c'est avec raison que, conformément à l'article 143, le prix de la taille d'ornement n'a été appliqué qu'aux seules parties profilées de la pierre;

XV. *Sur les conclusions du requérant tendant à faire payer les jointements des maçonneries au prix prévu pour les rejointoiements :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que le travail dont s'agit a été exécuté sur des maçonneries neuves; que le requérant ne justifie d'aucun ordre ayant soumis ce travail à des sujétions imprévues; que, dès lors, c'est avec raison que, conformément à l'article 145, il a été fait application des prix portés au bordereau pour les jointoiements;

XVI. *Sur les conclusions tendant à obtenir un prix nouveau pour la maçonnerie de brique des têtes de cheminée :*

Considérant que la maçonnerie dont s'agit était comprise dans les prévisions générales du contrat et que l'entrepreneur n'est pas fondé à se prévaloir de ce que les cheminées de brique n'étaient pas expressément mentionnées au cahier des charges et au bordereau pour réclamer l'application d'un prix nouveau ; qu'il résulte d'ailleurs de l'instruction que, conformément aux dispositions de l'article 138, cette maçonnerie a été payée comme maçonnerie de sujétion; qu'ainsi les conclusions du requérant sur ce chef doivent être rejetées;

XVII. *Sur les conclusions tendant à obtenir une plus-value de 714 francs pour les enduits au pied des murs :* — ... (Sujétion non établie);

Sur les conclusions tendant à faire considérer les colonnes en fonte du sous-sol comme fonte de sujétion : — ... (Elles rentrent dans les fontes ordinaires);

Sur les conclusions tendant à faire établir un prix supplémentaire pour les ferrements des impostes :

Considérant que l'article 245 relatif aux objets de serrurerie dispose que, dans le cas où le chef du génie s'écartera des modèles prévus audit article, les pièces commandées seront payées au poids comme petit fer fin forgé de grande sujétion; que, dès lors, le requérant auquel il a été fait application du prix le plus élevé de la série porté au n° 448 du bordereau n'est pas fondé à réclamer, pour ces ferrements, un prix nouveau;

XVIII. *Sur les conclusions tendant à obtenir une plus-value de*

1.230 francs à raison des encastrements pratiqués dans les murs pour loger les solives des planchers :

Considérant que, pour demander la plus-value dont s'agit, le requérant soutient que le croquis d'exécution joint à l'ordre du 21 mai 1880 ne s'appliquait qu'aux planchers des chambres de troupe et non à ceux des corridors;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que les prescriptions du génie s'appliquaient à l'ensemble du plancher de chaque étage; qu'en effet il a été constaté à la date du 17 octobre 1881 que les indications de l'ordre précité avaient été suivies par l'entrepreneur pour les planchers du corridor central et du corridor nord, mais non pour ceux du corridor sud et que cette omission a été immédiatement relevée par le chef du génie; qu'ainsi le requérant n'est pas fondé à soutenir que c'est par suite d'une erreur imputable à l'administration qu'il a dû pratiquer après coup les encastrements susmentionnés... (Rejet.)

(N° 177)

[9 août 1893]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Lycée. — (Ville de Flers contre sieur Robinet.)

Intérêts du solde alloués à partir de l'expiration du délai de trois mois qui a suivi la réception définitive, par application du cahier des charges.

Considérant que, en vertu de l'article 24 du cahier des charges, l'entrepreneur ne devait recevoir le prix de son adjudication que trois mois après après la réception définitive des travaux; qu'il pouvait seulement recevoir des acomptes, pendant leur exécution jusqu'à concurrence des neuf dixièmes du montant des ouvrages exécutés; qu'ainsi le sieur Robinet n'était en aucun cas fondé à réclamer des intérêts en cas de retard dans le payement des acomptes, avant la réception définitive;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, dès le 12 juin 1885, le sieur Robinet avait demandé devant le conseil de préfecture les intérêts des sommes qu'il réclamait à la ville; mais que la réception définitive des travaux du lycée, dont la ville de Flers avait pris possession au cours de l'année 1883, n'a eu lieu que le

12 février 1887; qu'à cette dernière date, il restait dû à l'entrepreneur, sur le solde de son décompte tel qu'il a été fixé par le conseil de préfecture, une somme de 4.849f,68, laquelle a été réduite, le 30 mars 1888, à celle de 849f,68 par le payement que la ville lui a fait d'une somme de 4.000 francs à valoir sur le règlement de son décompte; qu'il suit de là que le sieur Robinet a droit aux intérêts de la somme de 4.849f,68 à partir de l'expiration du délai de trois mois qui a suivi la réception définitive, c'est-à-dire du 12 mai 1887 jusqu'au 30 mars 1888, et à ceux du solde de 849f,68, depuis le 30 mars 1888 jusqu'au jour du payement; qu'il y a lieu, par suite, de réformer en ce sens l'arrêté attaqué et de rejeter le surplus des conclusions de la ville... (La ville de Flers payera au sieur Robinet les intérêts de la somme de 4.849f,68 depuis le 12 mai 1887 jusqu'au 30 mars 1888, et ceux de la somme de 849f,68 depuis le 30 mars 1888 jusqu'au payement. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens supportés par le sieur Robinet. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 178)

[9 août 1893.

Travaux publics communaux. — Décompte. — École primaire supérieure. — (Ville de Montbrison contre sieur Galland.)

Déblais. Forfait. — Roc imprévu; déblais de gor d'une dureté excessive rencontrés en cours d'exécution; supplément de prix accordé : l'exécution des terrassements moyennant l'abandon des matériaux de démolition ne constitue pas un forfait (I, a).

Substitution de matériaux, de qualité autre que celle prévue autorisée par l'architecte, mais non imposée; prix des matériaux prévus alloué (I, b).

Travaux omis au décompte : rectification (I, c).

Sommes mises sans solidarité à la charge de l'entrepreneur et de l'architecte par un arrêté antérieur : retranchement du décompte des seules sommes à la charge de l'entrepreneur (II).

Solde dû à l'entrepreneur non liquidé par le conseil de préfecture, liquidé par le Conseil d'État (III).

Intérêts alloués du jour de la demande et non du jour de la réception à défaut de stipulation spéciale du cahier des charges (IV).

Réclamations. — Délai. — Notification du décompte définitif à l'entrepreneur non constatée par un procès-verbal régulier ou un document authentique : recevabilité des réclamations de l'entrepreneur (I).

I. Sur les conclusions *relatives à l'allocation faite à l'entrepreneur d'une somme de* 6.613f,92, *savoir* 4.000 *francs pour terrassements imprévus*, 2.000 *francs pour pierre de Villebois*, 613f,92 *pour travaux divers omis au décompte :*

Considérant que la ville de Montbrison ne justifie par aucun procès-verbal régulier ou tout autre document authentique de la présentation du décompte définitif au sieur Galland dans les conditions prescrites par l'article 58 du cahier des charges générales de l'entreprise; qu'ainsi elle n'est pas fondée à opposer la déchéance édictée par cet article au mémoire de réclamations produit par l'entrepreneur;

Mais considérant que pour allouer aux héritiers du sieur Galland la somme de 6.613f,92, à laquelle ledit mémoire a été réglée par l'architecte, le conseil de préfecture s'est fondé à tort sur ce que ce règlement aurait été accepté par la ville; qu'il résulte, au contraire, d'une délibération du 24 juin 1884 que le conseil municipal a rejeté les propositions de l'architecte et formellement refusé toute allocation supplémentaire à l'entrepreneur; que, dans ces circonstances, il y a lieu d'examiner au fond le mérite des divers chefs de réclamation;

(a) *En ce qui touche les terrassements :*

Considérant qu'il résulte des rapports de l'architecte qu'au lieu des déblais ordinaires prévus, l'entrepreneur a rencontré en cours d'exécution des déblais de gor d'une dureté excessive et d'une extraction très onéreuse; que si, aux termes du cahier des charges particulières, l'entrepreneur s'était engagé à exécuter les travaux de terrassements moyennant l'abandon des matériaux de démolition, cette clause ne saurait être considérée comme un forfait, exclusif du droit de réclamer un supplément de prix à raison des difficultés exceptionnelles dont il n'a pas été tenu compte dans les prévisions du marché; qu'ainsi, sans qu'il soit besoin d'ordonner une expertise, il y a lieu de maintenir la plus-value de 4.000 francs proposée par l'architecte de la ville et admise par le conseil de préfecture;

(b) *En ce qui touche la pierre de Villebois :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que l'entrepreneur a été autorisé, sur sa propre demande, à faire emploi de cette pierre

et que, d'après l'article 38 du cahier des charges générales, elle ne pourrait être réglée à un prix supérieur à celui de la pierre de Moingt, primitivement demandée par l'architecte, que dans le cas où il aurait été passé sur ce point un marché spécial approuvé par l'administration municipale; qu'ainsi la ville est fondée à soutenir qu'elle ne doit de ce chef aucun supplément de prix et qu'il y a lieu de supprimer les 2.000 francs alloués par le conseil de préfecture;

(c) *En ce qui touche la somme de* 613f,92 *:*

Considérant que cette somme allouée par l'architecte représente des travaux omis au décompte et que les éléments qui la composent ne sont pas contestés par la ville; qu'ainsi elle doit être maintenue;

II. *Sur les conclusions tendant à faire déduire du montant du décompte les sommes mises à la charge tant de l'entrepreneur que de l'architecte par l'arrêté du* 20 *janvier* 1888 *:*

Considérant que l'arrêté du 20 janvier 1888 n'a pas prononcé de condamnation solidaire contre l'entrepreneur et l'architecte; qu'ainsi le conseil de préfecture a décidé avec raison que les sommes mises à la charge de l'entrepreneur devaient seules être tranchées du montant de son décompte;

III. *Sur les conclusions tendant à ce qu'il soit procédé immédiatement à la liquidation des sommes restant dues aux consorts Galland :*

Considérant que l'état de l'instruction permet de faire cette liquidation et que c'est à tort qu'elle n'a pas été opérée par le conseil de préfecture, conformément à la demande dont il est saisi;

Considérant que le solde du décompte primitif réglé à 147.878f,15 s'élève, déduction faite des 139.775 francs d'acomptes dont justification est au dossier, à la somme de 8.103f,15, à laquelle il convient d'ajouter les 4.613f,92 alloués par la présente décision en sus du décompte, ainsi qu'une autre somme de 1.536f,13 pour les travaux supplémentaires, admise par toutes les parties; que de ces sommes il y a lieu de retrancher celle de 1.967f,40 pour malfaçons et frais d'expertise avancés par la ville, et mise à la charge personnelle du sieur Galland par l'arrêté du 20 janvier 1888; qu'il suit de là que le total de toutes les sommes restant dues par la ville aux héritiers du sieur Galland, à raison de la construction de l'école primaire supérieure, doit être fixé, toute compensation faite, à 12.285f,80;

IV. *Sur les intérêts :*

Considérant qu'aucune disposition du cahier des charges ne permettait au conseil de préfecture d'allouer les intérêts à partir de la réception définitive ; qu'ainsi la ville est fondée à demander de ce chef la réformation de l'arrêté attaqué ;

Considérant que les intérêts ont été régulièrement demandés par les héritiers Galland dans leur mémoire introductif d'instance, enregistré au conseil de préfecture le 31 mai 1889, et qu'il y a lieu, par application de l'article 1153 du Code civil, de les accorder à partir de cette date... (La ville payera aux consorts Galland, pour solde, 12.285f,80 avec intérêts à 5 p. 100 à partir du 31 mai 1889. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la ville rejeté. Les consorts Galland supporteront la moitié des dépens exposés par la ville de Montbrison.)

TRIBUNAL DES CONFLITS

(N° 179)

[8 juillet 1893]

Cours d'eau. — Association syndicale. — Cession de terrains. — Caractère de l'engagement. — Question préjudicielle. — Conflit. — (Sieurs Bastide frères contre sieur Falgayrolles et autres.)

A la différence des taxes d'arrosage et autres, les engagements souscrits pour la cession de parcelles de terrains nécessaires aux travaux, par l'adhérent à une association syndicale autorisée, ne constituent pas une charge inhérente à l'immeuble et le suivant dans les mains de tout détenteur (*).

(*) M. Romieu, commissaire du gouvernement, a présenté sur cette affaire des conclusions dont voici le résumé :

« Trois personnes sont en présence dans l'affaire soumise à vos délibérations : le canal, — Dulaurier, souscripteur, — et Bastide, acquéreur de Dulaurier. Nous n'examinerons pas si les modifications apportées ultérieurement à l'acte d'association syndicale et la non inscription de Dulaurier sur les nouvelles listes souscrites après la loi du 13 juillet 1882 rendent nulles ses obligations envers le canal ; nous admettrons que Dulaurier est régulièrement engagé vis-à-vis du syndicat.

« Dès lors, les rapports suivants peuvent être considérés entre ces trois personnes envisagées deux à deux : 1° entre le canal et Dulaurier, souscripteur, il pourra naître des contestations portant ou sur des contrats de travaux publics ou sur des taxes ; le conseil de préfecture sera compétent ; — 2° entre Dulaurier et les frères Bastide, il s'agira des effets d'une vente pure et simple, le contrat de vente n'ayant imposé à l'acquéreur aucune obligation vis-à-vis du canal ; la compétence sera donc judiciaire ; — 3° enfin, entre le canal et les frères Bastide, les questions qui s'agitent sont des questions d'expropriation, d'indemnité hypothétique fixée par le jury ; les frères Bastide prétendent réclamer l'exécution d'obligations privées ; c'est donc encore l'autorité judiciaire qui est compétente.

« Le litige, au fond, est donc bien judiciaire puisqu'il s'agit, en somme, de droits de propriété et de prix de parcelles expropriées.

« Une question préjudicielle, toutefois, pourra se poser s'il est nécessaire,

En conséquence, l'acquéreur des parcelles cédées par un adhérent à l'association ne succédant pas, en l'absence d'une clause particulière du contrat de vente, à cet engagement de son auteur, et les aliénations consenties par le vendeur et non transcrites n'étant pas opposables à l'acquéreur qui a fait transcrire, il n'y a pas lieu pour l'autorité judiciaire, compétemment sai-

---

pour statuer au fond, d'interpréter les actes intervenus entre Dulaurier et le syndicat et d'où l'on prétendrait faire découler une obligation ou un contrat de travaux publics qui serait de la compétence du conseil de préfecture.

« Y a-t-il, en fait, une question préjudicielle? Toute la question est là. Le canal peut-il se prévaloir, vis-à-vis de Bastide, d'une aliénation consentie vis-à-vis du canal par Dulaurier et non transcrite ?

« En d'autres termes, l'obligation souscrite par Dulaurier avait-elle besoin d'être contenue au contrat et l'aliénation faite par lui devait-elle être transcrite pour être opposable à son acquéreur Bastide ?

« Si cette obligation doit être mentionnée au contrat de vente ou si cette aliénation doit être transcrite pour être opposable aux tiers, comme dans l'espèce, il n'y a pas eu de transcription et qu'aucune mention ne figure au contrat, la convention est inexistante vis-à-vis de Bastide qui est un tiers; elle est inopérante dans tous les cas et dès lors il n'y a pas lieu de l'interpréter. Il n'y a pas de question préjudicielle; l'autorité judiciaire est compétente sur le tout.

« Si, au contraire, la cession faite par Dulaurier au canal dans son acte d'engagement n'a pas besoin d'être transcrite pour être opposable au nouvel acquéreur, le canal peut s'en prévaloir, il faut interpréter les clauses de l'acte d'engagement et comme l'interprétation donnée que par l'autorité n'en peut être administrative le conflit doit être validé.

« Examinons donc si la cession faite par Dulaurier au canal dans l'acte d'association syndicale suit l'immeuble entre les mains de tout détenteur sans aucune transcription.

« Le texte fondamental est la loi du 23 mars 1855. Il résulte de ce texte classique et notamment de l'article 3 que, au regard de l'acquéreur qui a fait transcrire son acte de vente, les cessions antérieures, translatives de droits de propriété et non transcrites n'existent pas; il est un tiers; le juge n'a donc pas à les interpréter puisque leur interprétation est juridiquement sans influence sur le sort du litige, sauf, bien entendu, les cas de collusion et de fraude qui sont toujours exceptés. Prenons un exemple en matière d'offres de concours pour des travaux publics. Un propriétaire cède un immeuble à une commune pour l'établissement d'un chemin et l'acte de cession n'a pas été transcrit. Le même propriétaire vend ensuite le même immeuble à un acquéreur qui fait transcrire et aucune clause du contrat ne l'oblige personnellement envers la commune : la commune ne pourra opposer à l'acquéreur l'offre de concours. Dans tous les cas, l'État, les départements, les communes, les établissements publics, sont soumis à la loi de 1855, sauf les exceptions spéciales prévues par la loi de 1841. (Avis du Conseil d'État du 31 mars 1869, D. P. 1870, 3, 112.)

« Il faut, en effet, pour invoquer une exception au principe général de la loi de 1855, un texte législatif général, ou spécial. C'est ainsi que la loi de 1855 exclut elle-même de son application les baux au-dessous de dix-huit ans et les

sie, par l'acheteur exproprié à la requête du syndicat, d'une demande d'attribution définitive de l'indemnité fixée par le jury, de faire interpréter préjudiciellement par l'autorité administrative les causes de cet engagement sans influence, dès lors, sur le sort du litige.

---

actes autres que ceux entre-vifs. C'est ainsi encore que les servitudes établies par la loi (art. 640 du code civil sur l'écoulement des eaux et loi du 10 juin 1854 sur le drainage) sont exceptées de l'application de la loi de 1855. Dans ce cas, l'obligation pour le fonds assujetti dérive de la loi et d'ailleurs il n'y a pas d'acte à transcrire.

« De même encore pour les servitudes d'utilité publique, obligations spéciales créées par la loi en matière de curage (loi du 14 floréal an XI) et autres obligations des syndicats forcés, imposées par la loi.

« Enfin, la législation de 1841 sur l'expropriation contient quelques règles spéciales pour la transcription.

« Y a-t-il pour les cessions de terrains faites au syndicat par un membre de l'association syndicale, soit une législation générale, soit une législation spéciale qui puisse faire échec à la loi de 1855 et rendre l'aliénation non transcrite opposable à l'acquéreur qui a transcrit?

« Examinons d'abord la législation générale. On invoque la jurisprudence du Conseil d'État sur l'obligation de la taxe pour les propriétaires de terrains engagés à irriguer, soit en exécution de la loi du 21 juin 1865, soit en vertu d'actes antérieurs. Aux termes de cette jurisprudence, c'est l'immeuble qui doit la taxe; la taxe est une charge réelle qui suit l'immeuble indépendamment de toute transcription et on en conclut que les stipulations de l'acte d'association seraient transmises de la même manière.

« L'esprit de cette jurisprudence (Dassac, 19 décembre 1879, p. 823 (*Arr. du C. d'Ét.*); — Favreau, 22 décembre 1882 (*Ann.* 1883, p. 998); — Armand, 1er juin 1883 (*Ann.* 1884, p. 147); — Tassy, 9 janvier 1886, p. 7; — Saint-Blancat, 18 janvier 1889, p. 65. (*Arr. du C. d'Ét*) nous paraît pouvoir se résumer ainsi : qu'il s'agisse de syndicats constitués depuis 1865 ou de canaux d'irrigation régis par la loi du 23 juin 1857, c'est l'immeuble engagé à l'irrigation qui doit la taxe, et qui se trouve directement frappé de cette obligation comme d'une sorte de servitude légale. Les explications fournies par le comte Dubois lors de la discussion de la loi du 21 juin 1865 viennent à l'appui de cette interprétation, qui découle d'ailleurs de l'assimilation faite par la loi du 23 juin 1857 entre les taxes de curage et d'irrigation.

« D'autre part, la transcription n'est pas exigée, parce que ces charges particulières ne rentrent pas parmi celles que prévoit la loi du 23 mars 1855, et forment non pas une servitude de droit civil, mais un droit réel accessoire *sui generis* qui n'est pas soumis à la formalité édictée par cette loi.

« Nous n'avons rien de semblable pour les conventions relatives à des aliénations de terrains; ces conventions sont des actes translatifs de propriété qui rentrent directement dans les termes de la loi de 1855. Le texte de cette loi est formel et constitue un obstacle matériel à toute extension de la jurisprudence. Il faut donc, pour que la convention soit opposable à l'acquéreur ou une stipulation du contrat de vente passé avec l'acquéreur ou la transcription de la cession faite au syndicat.

« L'obligation souscrite par l'adhérent n'est pas essentielle au fonctionne-

Vu l'arrêté, du 25 mars 1893, par lequel le préfet du département de l'Hérault a élevé le conflit d'attributions dans l'instance engagée, devant la Cour d'appel de Montpellier, entre les sieurs Bastide frères, domiciliés à Saint-André-de-Sangonis, d'une part, et, d'autre part, le sieur Achard, *directeur de l'association syndicale autorisée*, et les sieurs Falgayrolles, Prat et Giraud, *entre-*

---

ment de l'association d'irrigation comme la taxe représentative de l'usage de l'eau. C'est une convention particulière variable à l'infini. Nous renvoyons sur ce point aux explications données par le comte Dubois lors de la discussion de l'article 17 de la loi de 1865.

« Enfin, la cession de terrain ne présente aucune analogie avec le curage ou toute autre servitude d'utilité publique.

« Si nous ne trouvons dans la législation générale aucun principe qui nous permette d'étendre la jurisprudence en matière de taxe à l'aliénation de parcelles de terrains, trouvons-nous quelque chose de particulier dans la législation spéciale qui régit le canal ? La loi du 13 juillet 1882 qui déclare d'utilité publique l'établissement du canal de Gignac porte : « Les engagements des « propriétaires pour l'usage de l'eau et les obligations qui en dérivent sont « inhérents à l'immeuble et le suivent en quelques mains qu'il passe ; en cas « de vente partielle ou de partage, l'obligation incombe à la parcelle sur la- « quelle la prise d'eau est établie. »

« Cela ne vise que les engagements *pour l'usage des eaux ;* or, l'usage ne comprend pas les opérations de cession nécessaires pour l'exécution des travaux.

« Le terme « usage » employé par la loi ne laisse pas de doute sur ce point ; la circulaire du 10 avril 1886, article 10 (*Bulletin de l'Hydraulique agricole*, p. 133), a résumé la pratique administrative en divers modèles d'engagement. Or, ces modèles ne visent que l'usage de l'eau et on n'y voit aucun article sur la cession.

« Le système de la loi de 1882 distingue nettement et l'usage et les travaux à exécuter. Les articles 2, 3, 4 et 5 établissent une redevance spéciale dite de premier établissement distincte de celle pour l'usage des eaux, qui est visée dans l'article 9.

« Ainsi, aucun doute n'est possible sur le sens des mots « usage des eaux ». Donc la dérogation apportée par la loi de 1882 à la loi de 1855 est strictement limitée à l'usage de l'eau et à la taxe et aucune dérogation n'est apportée à la loi de 1855 en ce qui concerne les cessions de terrains.

« En résumé, aucune législation ni générale ni spéciale n'a dérogé, en matière de cessions de terrains, à la loi du 23 mars 1855 ; par conséquent une aliénation non transcrite n'est pas opposable au tiers acquéreur qui a pris soin de transcrire. En aucun cas, il n'y aura donc lieu d'interpréter des actes qui ne peuvent être opposés au tiers acquéreur. Le juge n'a pas à en connaître ; il n'y a pas et il ne peut pas y avoir de question préjudicielle administrative.

« Appliquant ces principes à l'espèce, nous dirons que l'engagement de Dulaurier, vis-à-vis du canal, en admettant qu'il existe valablement, peut donner lieu, s'il n'est pas exécuté, à une action en indemnité devant le conseil de préfecture ; mais que cet engagement n'ayant pas été transcrit n'est, en aucun cas, opposable aux sieurs Bastide ; qu'il est inexistant pour le juge civil qui

preneurs du canal de Gignac, déclaré d'utilité publique par la loi du 13 juillet 1882;

Vu... (Assignation des sieurs Bastide frères, analysée dans l'arrêt);

Vu le jugement du 10 mars 1892, par lequel le tribunal s'est déclaré incompétent pour connaître de la demande, sur le chef relatif à l'attribution définitive de l'indemnité éventuelle, par le motif qu'Alphonse Dulaurier, auteur des frères Bastide, figure sur la liste des souscripteurs ayant adhéré à l'acte originaire constitutif de l'association syndicale, daté du 4 février 1877 et enregistré le 19 juin 1891, d'après lequel les associés déclaraient céder, d'ores et déjà, au syndicat, les terrains nécessaires à la construction du canal, moyennant un prix qui serait fixé, non par le jury, mais par expert dans des conditions déterminées; que, selon les défendeurs, l'engagement ainsi contracté par Alphonse Dulaurier, a suivi l'immeuble aux mains des frères Bastide; que les difficultés, soulevées de part et d'autre, ont leur cause initiale dans l'exécution du canal de Gignac; que leur solution exige l'examen et l'appréciation des faits et actes relatifs à un travail public; que la connaissance des contestations de cette nature appartient au conseil de préfecture (article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII);

Vu... (Appel principal de Bastide frères; déclinatoire du préfet de l'Hérault; appel incident du syndicat de Gignac, qui, reconnaissant la compétence de l'autorité judiciaire pour statuer au fond sur la demande, s'est borné à soutenir que la solution du litige était subordonnée à l'examen de questions préjudicielles nécessitant un sursis; arrêt du 10 mars 1893, par lequel la Cour de Montpellier a rejeté le déclinatoire du préfet et les conclusions de l'appel incident, et, évoquant, a passé outre au jugement du fond; arrêt de sursis, du 12 mai 1893; extrait du registre de mouvement tenu au greffe de la Cour d'appel de Montpellier; dépê-

---

n'a pas à l'interpréter; qu'il n'y a pas de question préjudicielle et que le conflit doit être annulé. »

Voy. encore : 21 février 1879, Génis-Mons, *Ann.* 1880, p. 345; — 14 janvier 1881, Bernis, *Ann.* 1882, p. 156, et 19 décembre 1884, *Ann.* 1885, p. 916; — 16 décembre 1876, conflits, ville de Lyon, *Ann.* 1888, p. 1662; — 7 août 1880, Bernis, p. 756; — 13 décembre 1890, Mir Izern (canal de Bohère), p. 659 (Trib. des confl.); — Aucoc, t. II, p. 673 et suiv.; — Dalloz, rép. sup. v° associations syndicales, n°s 95 et 96; — *Pandectes françaises*, v° associations syndicales, n°s 373 et suiv.; — *Revue générale d'administration*, 1889, t. II, p. 171, et t. III, p. 72.

che du Ministre de l'agriculture, estimant qu'il y a lieu de confirmer l'arrêté du conflit);

Vu la loi des 16-24 août 1790, celle du 16 fructidor an III, l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, la loi du 21 juin 1865 et celle du 13 juillet 1882, les lois du 21 mai 1836 et du 3 mai 1841;

Vu les ordonnances du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831;

Vu la loi du 24 mai 1872;

Considérant que les frères Bastide, — propriétaires du domaine de « Mas-Auverny », qu'ils ont acquis du sieur Alphonse Dulaurier par acte authentique du 22 octobre 1881, transcrit le 8 novembre suivant, — ont formé, devant le tribunal civil de Lodève, une demande tendant à l'attribution définitive, en leur faveur, d'une indemnité de 8.420 francs, allouée par le jury, éventuellement, pour la valeur de parcelles qui dépendaient de leur domaine, et dont l'expropriation a été prononcée le 14 mai 1891, à la requête de l'association syndicale elle-même du canal de Gignac, déclaré d'utilité publique par la loi du 13 juillet 1882;

Considérant que le litige, ayant pour objet un droit de propriété immobilière, était, au fond, de la compétence de l'autorité judiciaire; mais que, — selon l'arrêté de conflit, la solution en était subordonnée à la question préjudicielle de savoir, si, d'une part, Alphonse Dulaurier n'avait pas adhéré et souscrit à l'acte du 4 février 1877, qui a originairement constitué l'association syndicale de Gignac (*), et si, d'autre part, en vertu d'engagements contractés par lui dans cet acte, les parcelles nécessaires à la construction du canal ne se trouvaient pas cédées au syndicat moyennant un prix, dont la fixation devait, sur des bases déterminées, être faite par expert;

Considérant que, dans l'hypothèse où Alphonse Dulaurier se serait, comme souscripteur, ainsi obligé en 1877, il est constant que, par le contrat de vente de 1881, l'accomplissement de son obligation n'a pas été imposée aux frères Bastide, qui ne sont ni ses héritiers, ni ses ayants cause universels; que, relativement aux aliénations non transcrites, consenties par le vendeur, l'ache-

(*) L'article 34 disposait que : « Les associés font, d'ores et déjà, cession à l'association du terrain nécessaire pour l'assiette des bords et francs-bords... les propriétaires recevront, pour toutes indemnités, par mètre de terrain cédé, une somme variant de 25 à 75 centimes; cette valeur sera fixée par un expert nommé par le syndicat. »

teur, qui a fait transcrire, est un tiers, d'après le principe général édicté par l'article 3 de la loi du 23 mars 1855; et qu'en l'absence d'une disposition législative formelle, les engagements pris dans un acte d'association syndicale pour la cession partielle d'un immeuble ne peuvent être assimilés aux charges réelles accessoires qui, inhérentes à l'immeuble lui-même, le suivent entre les mains de tout détenteur, comme l'a décidé spécialement, pour les taxes d'arrosage et les frais d'administration ou d'entretien, l'article 9 de la loi du 13 juillet 1882 (*).

Considérant, dès lors, que les clauses de la convention à laquelle aurait adhéré Alphonse Dulaurier était juridiquement sans influence sur la solution du litige, d'où il résulte qu'il n'y avait pas lieu de les faire préjudiciellement interpréter par l'autorité administrative; que si donc c'est à tort qu'au vu du déclinatoire adressé par le préfet, la Cour de Montpellier, statuant sur la compétence comme si elle était uniquement saisie par les conclusions des parties en cause, a passé outre au jugement du fond, contrairement aux prescriptions des articles 6 et 7 de l'ordonnance du 1er juin 1828, c'est à tort, également, que le conflit a été élevé... (Arrêté de conflit annulé.)

(N° 180)

[18 novembre 1893]

Conflits (Procédure en matière de). — Lieu de dépôt de l'arrêté de conflit. L'arrêté de conflit doit à peine de nullité être déposé au greffe de la juridiction qui a statué en dernier ressort sur le déclinatoire. — En conséquence si le déclinatoire a été rejeté successivement par le tribunal et par la Cour d'appel, c'est au greffe de la Cour que doit être déposé l'arrêté de conflit (**). — (Préfet de la Haute-Garonne.)

Vu l'arrêté, en date du 28 juin 1893, par lequel le préfet du département de la Haute-Garonne a élevé le conflit d'attributions

---

(*) Cet article est ainsi conçu : « Les engagements des propriétaires pour l'usage de l'eau et les obligations qui en dérivent sont inhérents à l'immeuble et le suivent en quelques mains qu'il passe; en cas de vente partielle ou de partage, l'obligation incombe à la parcelle sur laquelle la prise d'eau est établie. »

(**) Voy. 16 janvier 1875, Dellac, tribunal des conflits, p. 57 et les renvois.

dans l'instance pendante devant la Cour d'appel de Toulouse, entre la dame Gratian, propriétaire à Toulouse, et la ville de Toulouse;

Vu l'arrêté, en date du 25 février 1891, par lequel le maire de Toulouse a enjoint à la dame Gratian d'avoir à exécuter, dans les trois jours, des travaux de consolidation dans sa maison, sise à Toulouse, rue Gambetta, n° 21;

Vu l'exploit introductif d'instance, en date du 24 novembre 1891, par lequel la dame Gratian a assigné le maire de Toulouse personnellement devant le tribunal civil de ladite ville, pour s'entendre condamner à lui payer 25.000 francs à titre de dommages-intérêts, à raison de l'atteinte portée à sa propriété, et du dommage qui en a été la conséquence;

Vu le déclinatoire présenté par le préfet du département de la Haute-Garonne devant le tribunal civil de Toulouse, le 15 février 1892;

Vu le jugement, en date du 11 août 1892, par lequel le tribunal de Toulouse se déclare incompétent pour statuer sur la demande dirigée contre le maire personnellement, mais se déclare au contraire compétent pour statuer sur la demande dirigée contre la ville de Toulouse, prise comme responsable;

Vu l'acte du 4 janvier 1893, par lequel la ville de Toulouse interjette appel de ce jugement;

Vu le déclinatoire présenté, le 1er juin 1893, par le préfet du département de la Haute-Garonne devant la Cour d'appel;

Vu l'arrêt, du 14 juin 1893, par lequel la Cour d'appel de Toulouse rejette le déclinatoire et confirme le jugement de compétence, par ce motif qu'il y a eu dépossession de la dame Gratian dès le 30 janvier 1891; que la maison à dû être évacuée par ordre du maire; que l'arrêté pris ultérieurement pour régulariser la situation a été rapporté par l'autorité supérieure; qu'il n'y a donc dans la cause qu'une atteinte indûment portée à la propriété de la dame Gratian et que, dès lors, l'autorité judiciaire est compétente pour statuer sur les dommages-intérêts réclamés;

Vu le jugement du 29 juin 1893, par lequel le tribunal de Toulouse, sur la communication qui lui a été donnée de l'arrêté de conflit, a ordonné qu'il serait sursis à toute procédure judiciaire;

Vu la loi des 16-24 août 1790, titre 2, article 13, et celle du 16 fructidor an III;

Vu les ordonnances des 1er juin 1828, et 12 mars 1831, le règlement du 26 octobre 1849 et la loi du 24 mai 1872;

CONSIDÉRANT que c'est devant la Cour d'appel de Toulouse que le préfet du département de la Haute-Garonne a proposé le déclinatoire qui a été rejeté par arrêt de ladite Cour, en date du 14 juin 1893;

Considérant que c'est au greffe de la juridiction qui a statué sur le déclinatoire que doit être déposé l'arrêté qui élève le conflit; — que, dès lors, c'est irrégulièrement que l'arrêté de conflit pris, le 28 juin 1893, par le préfet du département de la Haute-Garonne a été déposé au greffe du tribunal de Toulouse... (Arrêté de conflit annulé.)

(N° 181)

[18 novembre 1893]

Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Établissement défectueux d'un trottoir; absence de précaution. — Compétence. — Dépens. — (Demoiselle Bérard contre ville de Toulouse.)

Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur une action en indemnité pour le dommage causé à une personne par le mode défectueux d'établissement d'un trottoir et l'absence de précaution pour avertir les passants. — La demande se rattache à l'exécution ou à l'inexécution d'un travail public (*).

Dépens mis à la charge de la partie qui succombera en fin de cause.

(La demoiselle Bérard, s'étant cassé la jambe dans une chute qu'elle avait faite à Toulouse, assigna la ville de Toulouse successivement devant le tribunal et le conseil de préfecture en réparation du dommage a elle causé et qu'elle attribuait aux conditions mêmes de l'établissement d'un trottoir qui prenait brusquement fin à un endroit où se trouvait une profonde excavation interceptant la chaussée et qu'aucune lanterne ne signalait aux passants; le tribunal et le conseil de préfecture s'étant déclarés incompétents la demoiselle Bérard se pourvut en règlement de juges devant le tribunal des conflits);

CONSIDÉRANT que le tribunal civil de Toulouse, par jugement en date du 12 novembre 1891, et le conseil de préfecture du départe-

(*) Voy. 11 juillet 1891, Lagrave (*Ann.* 1892, p. 1072).

ment de la Haute-Garonne, par arrêté en date du 16 juillet 1892, se sont successivement déclarés incompétents pour connaître de la demande en indemnité dirigée par la demoiselle Bérard contre la ville de Toulouse; que de cette double déclaration il résulte un conflit négatif et qu'il y a lieu de régler la compétence;

Considérant, en effet, que, d'après l'exploit d'assignation, l'accident et les conséquences dommageables qu'il a eues ont eu pour cause aussi bien le mode défectueux d'établissement du trottoir qui prenait brusquement fin à un endroit où se trouvait une profonde excavation, que l'absence de précautions pour avertir les passants; — que, dans ces circonstances, la demande se rattache par un lien indivisible, à l'exécution ou à l'inexécution d'un travail public; et que, dès lors, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient d'en connaître par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, et d'apprécier également les responsabilités pouvant résulter de l'absence de précautions imputées à l'administration;

Considérant, en conséquence, que le conseil de préfecture du département de la Haute-Garonne, en se déclarant incompétent pour connaître de la demande d'indemnité de la demoiselle Bérard, a méconnu les règles de la compétence... (Arrêté du conseil de préfecture de la Haute-Garonne considéré comme non avenu. La cause et les parties sont renvoyées devant ledit conseil de préfecture. Dépens à la charge de la partie qui succombera en fin de cause.)

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE

(N° 182)

[18 juin 1894]

Production d'un certificat de médecin à l'appui des demandes d'emplois de conducteur et de commis des ponts et chaussées.

Monsieur le Préfet, mon attention a été appelée sur les inconvénients que présente l'admission dans l'administration des ponts et chaussées de candidats qui n'ont pas les aptitudes physiques nécessaires pour remplir tous les devoirs de leurs fonctions. Les conducteurs et les commis doivent jouir d'un état de santé qui leur permette soit de faire de longues tournées à pied, soit de dessiner dans les bureaux. L'administration traite toujours avec la plus grande bienveillance ceux de ses agents qui contractent des infirmités à son service; mais elle a intérêt à ne pas introduire dans les rangs de son personnel des agents qui portent déjà en eux le germe de ces infirmités ou dont l'état d'invalidité ne leur permettrait pas de remplir toutes les obligations afférentes au service.

J'ai décidé, en conséquence, qu'à l'avenir toute demande d'admission aux examens pour les emplois de conducteur et de commis des ponts et chaussées devra être accompagnée, indépendamment des pièces déjà exigées, d'un certificat sur papier libre, d'un médecin assermenté constatant *que le candidat n'est atteint d'aucune infirmité apparente ou cachée pouvant l'empêcher de faire sur le terrain les diverses opérations nécessitées par le service des ponts et chaussées et que l'état de ses yeux ne lui interdit pas d'être employé utilement à des travaux de dessin.*

D'autre part, si MM. les ingénieurs en chef, d'après leurs renseignements personnels, connaissaient quelques faits de nature

à leur permettre de mettre en doute l'état de santé d'un candidat, ils devraient, en transmettant sa demande, en aviser l'administration supérieure. En outre, ils devraient faire connaître pour les candidats qui ont été dispensés du service militaire les motifs qui auraient fait accorder ces dispenses par les conseils de revision.

Les commis qui auront fourni un certificat de médecin lors de leur entrée dans l'administration seront dispensés d'en produire un nouveau lorsqu'ils se présenteront au concours pour l'emploi de conducteur, sauf dans le cas où l'ingénieur en chef signalerait l'utilité de cette production.

Je donne connaissance de la présente instruction à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Louis Barthou.

PERSONNEL

(N° 183)

21 Juin et 1er Juillet 1894.

AVIS

Une nouvelle décision de l'Administration supérieure vient de supprimer les fascicules spéciaux du *mouvement du personnel*, qui paraissaient trois fois par mois depuis la fin de l'année 1893. Dorénavant les publications des décisions relatives au personnel des Ingénieurs et des Conducteurs seront insérées dans les cahiers successifs des *Annales*, comme par le passé.

I. — INGÉNIEURS

1° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Carnot (Sadi), Ingénieur ordinaire de 2e classe, Président de la République française. .	25 juin 1894

2° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 6 juin 1894. — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service maritime du département de la Gironde est réduit de cinq à quatre.

Ces quatre arrondissements sont constitués comme il suit :

1er *Arrondissement.*

Travaux neufs du port de Bordeaux (nouvelles formes de radoub, cabestans hydrauliques et modifications des vannes de l'écluse, consolidation du quai Sud du bassin à flot).

Bassin d'Arcachon : commission de surveillance des bateaux à vapeur de ce port; éclairage et balisage du bassin.

M. Paul, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Bordeaux.

2e *Arrondissement.*

Exploitation, outillage et voies ferrées du port de Bordeaux et du bassin à flot; travaux neufs du port limités à l'alimentation du bassin à flot, à la réparation des portes d'écluses, à la construction d'un bateau-porte à voie charretière et à la consolidation du quai Louis XVIII.

M. Meunier, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Bordeaux.

3e *Arrondissement.*

Garonne et Gironde dans tout le bassin maritime, à l'exception du port de Bordeaux : entretien des ports; questions de navigation et de domanialité, non compris les études et travaux d'approfondissement des passes par dragages, endiguements, épis, etc. ;... y compris toutefois ceux de ces travaux relatifs au bec d'Ambès et à la passe correspondante, ainsi qu'à la passe de Beychevelle; liquidation de l'entreprise Vernandon. Appontements de Pauillac et pointe de Grave.

Dordogne. Service complet dans la partie maritime.

Éclairage et balisage de la Garonne, de la Gironde et de la Dordogne.

M. Kauffmann, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Bordeaux.

4e *Arrondissement.*

Dragages en régie, sondages et études du bassin maritime. Études et travaux d'approfondissement des passes de la Garonne

par dragages, endiguements, épis, etc..., à l'exception des travaux relatifs à la passe du bec d'Ambès et à celle de Beychevelle.

Travaux neufs du port de Bordeaux. Construction d'un quai vertical de 1.600 mètres de longueur entre la rue Raze et le bassin à flot. Liquidation de l'entreprise Hersent.

M. Charron, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Bordeaux.

M. Sentilhes, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Bordeaux, cesse d'être attaché au service maritime du département de la Gironde. Il reste toutefois chargé de présenter les projets ci-après dont il a commencé l'étude, savoir :

Avant-projet de reconstruction du débarcadère d'Eyrac;

Compte-rendu des travaux de défense de la plage d'Arcachon;

Projet définitif d'amélioration de l'Estey de Courréjeau;

Projet définitif de reconstruction des ouvrages du port de Portets.

M. de Volontat, Ingénieur ordinaire, précédemment attaché au service maritime du département de la Gironde et actuellement chargé des fonctions d'Ingénieur en Chef du département de la Corse, reste chargé de produire le dépouillement des observations et les études d'ensemble du régime de la Gironde maritime auxquelles il a procédé pendant son séjour à Bordeaux.

Arrêté du 8 juin. — **M. Claise**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, à la résidence de Mézières, du 1er arrondissement du service du canal de l'Est-branche Nord et attaché, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Liart à Mézières, est autorisé à transférer sa résidence de Mézières à Charleville.

Arrêté du 11 juin. — Le service du Contrôle de l'exploitation des lignes de Trilport à la Ferté-Milon et d'Armentières à Bazoches (réseau de l'Est) est rattaché, savoir :

I. Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments, au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire (Paris).

II. Pour le Contrôle de l'exploitation et de la traction, au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire (Paris).

III. Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale, à la 1re circonscription d'Inspecteur particulier.

IV. Pour la surveillance administrative.

La ligne de Trilport à la Ferté-Milon (exclu), au commissariat de Meaux.

La ligne d'Armentières (bifurcation exclue) à Bazoches, aux commissariats de Reims.

Arrêté du 15 juin 1894. — **M. Guiotton,** Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence d'Oloron, au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées et au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour — 4e section, est chargé du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de Mostaganem et attaché, en outre, au Contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Mostaganem à Tiaret, en remplacement de M. **Raby**, appelé à un autre service.

Cette disposition aura son effet à dater du 1er juillet 1894.

M. Guiotton reste d'ailleurs chargé des services qui lui sont actuellement confiés jusqu'à la désignation du nouveau titulaire du poste d'Oloron.

Idem. — **M. Thérel,** Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché à la résidence de Romorantin, au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Coulommiers et du 2e arrondissement (ligne d'Esbly à Coulommiers) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Mancel**, en remplacement de M. **Aubin**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 18 juin. — Le service de construction du chemin de fer de Velluire à Fontenay-le-Comte (**M. de Préaudeau,** Ingénieur en Chef, à Paris), est supprimé.

Décision du 20 juin. — **M. Le Berre** (Auguste), Conducteur de 1re classe, à Morlaix, est désigné pour assurer l'intérim du service de l'arrondissement du Nord du département du Finistère jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Métour**.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

8 *juin* 1894. — M. **Frey** (Antoine), Concours de 1883, n° 80, Constantine, service de la circonscription de Bône.

11 *juin*. — M. **Bergue** (Paul), Commis, Concours de 1892, n° 76, Eure-et-Loir, service ordinaire.

Idem. — M. **Leclercq** (Émile), Concours de 1892, n° 38, Oise, service de la navigation entre la Belgique et Paris.

15 *juin* 1894. — M. **Bonette** (Louis), Commis, Concours de 1892, n° 87, détaché au service des Travaux publics de la régence de Tunis.

18 *juin*. — M. **Lejeune** (Jules), Commis, Concours de 1893, n° 5, détaché au service municipal de la ville de Vichy.

Idem. — M. **Daubert** (Georges), Concours de 1893, n° 14, Côtes-du-Nord, service ordinaire.

Idem. — M. **Ferrand** (Joseph), Commis, Concours de 1893, n° 18, Loir-et-Cher, service ordinaire.

Idem. — M. **Fèvre** (Louis), Commis, Concours de 1893, n° 22, Sarthe, service ordinaire.

Idem. — M. **Neveux** (Gustave), Commis, Concours de 1893, n° 24, Pas-de-Calais, service ordinaire.

Idem. — M. **Sabatier** (Antonin), Commis, Concours de 1893, n° 26, Haute-Loire, service ordinaire.

18 *juin.* — M. **Vivier** (Georges), Commis, Concours de 1893, n° 28, Seine-Inférieure, service ordinaire.

20 *juin.* — M. **Giorgi** (Charles), Commis, Concours de 1885, n° 48, Corse, service ordinaire.

21 *juin.* — M. **Delpey** (Léonard), Maréchal des Logis Chef artificier au 21e régiment d'artillerie, déclaré admissible par la Commission instituée en vertu de la loi du 18 mars 1889, est nommé Conducteur de 4e classe et attaché au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure.

23 *juin.* — M. **Bos** (Charles), Commis, Concours de 1893, n° 3, Lot, service ordinaire.

Idem. — M. **Carette** (Ulysse), Commis, Concours de 1893, n° 8, Pas-de-Calais, service ordinaire.

Idem. — M. **Forestier** (Edmond), Commis, Concours de 1893, n° 9, Allier, service ordinaire.

Idem. — M. **Cassagne-Latute** (Pierre), Commis, Concours de 1893, n° 20, Gironde, service ordinaire.

Idem. — M. **Viel** (Alfred), Commis, Concours de 1893, n° 29, Seine-Inférieure, service maritime — 1re section.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

13 *juin* 1894. — M. **Bonin** (Victor), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de l'Yonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Monéteau à Saint-Florentin, est autorisé à entrer au service vicinal du département de la Nièvre.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

15 *juin.* — M. **Fay** (Aimé), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, est autorisé à entrer au service du canal de Gap.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

18 *juin.* — M. **Lesaint** (Ernest), Conducteur de 3e classe, en

congé renouvelable, est remis en activité et autorisé à conserver ses fonctions d'Architecte-voyer de la ville de Soissons.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

21 *juin*. — **M. Escuret** (François), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer d'Oloron à Bedous et à la frontière d'Espagne, est autorisé à entrer au service municipal de la ville de Pau.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉ RENOUVELABLE.

15 *juin* 1894. — **M. Mencière** (Jean), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la compagnie des chemins de fer d'Orléans en qualité de chef de section, à la résidence de Rodez.

2° DISPONIBILITÉ.

11 *juin* 1894. — **M. Lafforgue** (Pierre), Conducteur principal, attaché, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

4° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. Challier (Antoine), Conducteur de 2e classe, Haute-Loire, service ordinaire.	1er juillet 1894.
M. Courcoux (Paul), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable à Saint-Brieuc	1er juillet 1894.
M. Duchâtel (Alexandre), Conducteur principal, Charente-Inférieure, service ordinaire	1er août 1894.
M. Muntzberger (Junius), Conducteur principal, Charente-Inférieure, service ordinaire.	1er août 1894.
M. Targé (Joseph), Conducteur principal, Charente-Inférieure, service ordinaire.	1er août 1894.
M. Leron (Jean), Conducteur de 1re classe, Lot-et-Garonne, service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan . .	1er août 1894.

	Date d'exécution.
M. **Daraux** (Jean), Conducteur de 1re classe, Hautes-Pyrénées, service ordinaire	21 octobre 1894.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Béligard** (Albert), Conducteur de 1re classe, Seine, détaché au service municipal de la ville de Paris	28 mars 1893.
M. **Hébert** (François), Conducteur principal, Calvados, service ordinaire	1er juin 1894.

3° DÉCISIONS DIVERSES.

9 *mai* 1894. — (NOUVELLE ORGANISATION DES SERVICES DU DÉPARTEMENT DE LA LOIRE-INFÉRIEURE). — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département de la Loire-Inférieure, au service ordinaire, aux services de la navigation de la Loire (4e section), du canal maritime de la Basse-Loire, etc., sont fixés à nouveau de la manière suivante :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Trois Conducteurs et six Commis en résidence à Nantes.

MM. **Fouché** (Georges), Conducteur de 3e classe.
Rethoré, — 3e —
Guillet (Victor), — 4e —
Bruneau, Commis de 2e classe.
Chassé, — 2e —
Charles, — 3e —
Fichoux, — 4e —
Houssais, — 4e —
Roy-Prémorant, Commis stagiaire.

I. — SERVICE ORDINAIRE.

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis en résidence à Nantes.

MM. **Morel** (Charles), Conducteur de 1re classe.
Guillemé, Commis de 1re classe.
Rivet, — 4e —

Subdivision de Nantes (Est). — Service ordinaire et service hydraulique. — M. **Lubben**, Conducteur.

Subdivision de Nantes (Ouest). — Service ordinaire et service hydraulique. — M. **Lemelle**, Conducteur.

— *de Savenay.* — Service ordinaire et service hydraulique. — M. **Codet**, Conducteur.

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Nantes.

MM. **Sichère**, Conducteur principal.
Chassé (Jules), Conducteur de 3e classe.
Chenais, Commis de 1re classe.
Bouet, — 3e —
Lucas, Commis stagiaire.

Subdivision de Nantes (Nord). — Service ordinaire et service hydraulique. — M. **Paquier**, Conducteur.

— *de Châteaubriant.* — Service ordinaire et service hydraulique. — M. **Eliés**, Conducteur.

— *de Nort.* — Service ordinaire et service hydraulique. — M. **Launay**, Conducteur.

— *d'Ancenis.* — Service ordinaire et service hydraulique. — M. **Maillard**, Conducteur.

II. — NAVIGATION DE LA LOIRE (4e SECTION).

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis en résidence à Nantes.

MM. **Labbé**, Conducteur de 4e classe.
Cosmi, Commis de 3e classe.
Delavaud, — 3e —
Bertrand, — 4e —
Delay, — 4e —
Courtois, — 4e —

1re *Subdivision de Nantes.* — Garde des magasins de la Prairie-au-Duc. Classement des archives des services du département. Laboratoire d'essais de chaux et ciments. Travaux neufs et d'entretien du port de Nantes. Surveillance du Slip-way, etc. — MM. **Fauvel**, **Hervé** (Émile), **Davy** (Jules), Conducteurs, **Gillet**, Commis, et **Capitaine**, Commis stagiaire.

2e *Subdivision de Nantes.* — Service des dragages de la Loire entre Nantes et Paimbœuf. Sondages. Délimitations. Garde-magasin, etc. — MM. **Bataillé**, **Hervé** (Jean), Conducteurs, **Gondron** et **Ordronneau**, Commis.

3e *Subdivision de Nantes.* — Travaux neufs et d'entretien des petits ports et des digues de la Basse-Loire. Affaires de voirie de Nantes à la Martinière. Opérations de nivellement et de levers de plans, etc. — MM. **Trichard**, Conducteur, et **Foliard**, Commis.

4e *Subdivision de Nantes.* — Surveillance de l'éclairage et du balisage, des marégraphes. Police de la pêche. Travaux de restauration des digues à Couëron. — M. **Lemé**, Conducteur.

5e *Subdivision de Nantes.* — Surveillance de la rivière d'Erdre et de la rivière de la Sèvre. — MM. **Fouger**, Conducteur, et **Thevenin**, Commis stagiaire.

Subdivision de Paimbœuf. — Surveillance des travaux d'entretien du port de Paimbœuf et des petits ports en aval de la Martinière. Dragages et sondages en aval de Paimbœuf. — M. **Faviot**, Conducteur.

III. — Canal maritime de la Basse-Loire.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis en résidence à Nantes.

MM. **Boulanger** (Paul), Conducteur de 3e classe.
Vilain, Commis de 1re classe.
Rondeau, — 3e —
David, — 4e —
Chauveau, Commis stagiaire.

6e *Subdivision de Nantes.* — Surveillance de l'entretien et de l'exploitation du canal maritime. Travaux de parachèvement, opérations sur le terrain. Expéditions de la comptabilité, etc. — MM. **Bechtold**, Conducteur, **Guérin** et **Limousin**, Commis.

7e *Subdivision de Nantes.* — Études et travaux d'irrigation des prairies de la Martinière, Tenu, la Vilette et le Migron. Projet d'amélioration de l'Acheneau. Études et contrôle des travaux des chemins de fer d'intérêt local. — MM. **Ponceau**, Conducteur, et **Poulet**, Commis stagiaire.

8e *Subdivision de Nantes.* — Études et travaux d'irrigation de la rive gauche du canal. Constitution des syndicats. Service hydraulique de la vallée de l'Acheneau et du syndicat de Donges. Liquidation du matériel Bord. — M. **Griveau**, Conducteur.

IV. — CONTRÔLE DES TRAVAUX DE CHEMINS DE FER.

Contrôle des études et travaux des chemins de fer de Nantes à Segré et de Beslé à la Chapelle-sur-Erdre. — M. **Martin** (René), Conducteur à Candé.

M. **Martin** (François), Conducteur principal, sera employé au mieux des intérêts du service jusqu'à ce qu'il ait été statué sur les propositions dont il a été l'objet pour remplir les fonctions d'Ingénieur.

8 *juin.* — M. **Bender** (Georges), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Indre, passe dans le département de l'Oise, au service de la navigation entre la Belgique et Paris.

Idem. — M. **David** (Georges), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Sarthe, au service de la navigation de la Sarthe, passe au service ordinaire du département de l'Indre.

11 *juin.* — M. **Folletête** (Albert), Conducteur de 4e classe, attaché, au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, passe au service ordinaire du département du Jura.

Idem. — MM. **Maisonneuve** (Eugène), Conducteur de 2e classe, **Sauvayre** (Auguste) et **Valla** (Gustave), Conducteurs de 3e classe, attachés au service ordinaire du département de la Drôme, sont attachés, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer d'Orange à Vaison et à Buis-les-Baronnies.

Idem. — MM. **Coutelen** (Augustin) et **Lapeyre** (Frédéric), Conducteurs de 2e classe, attachés, au service ordinaire du département de Vaucluse, sont attachés, en outre, au service du Contrôle

des études et travaux du chemin de fer d'Orange à Vaison et à Buis-les-Baronnies.

11 *juin.* — M. **Petit** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de l'Yonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Monéteau à Saint-Florentin, passe au service ordinaire du département du Pas-de-Calais.

13 *juin* 1894. — M. **Pélicier** (Alfred), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, aux services du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État et d'Orléans, passe au service de la navigation de la Loire, 4e section, même département.

Idem. — M. **Renard** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Confolens à la ligne de Civray au Blanc, passe, dans le département de la Loire-Inférieure, aux services du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État et d'Orléans.

Idem. — M. **Richard** (Alexis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Vienne, au service de liquidation des travaux des chemins de Saint-Jean-d'Angely à Niort et à Montreuil-Bellay, passe, dans le département de la Charente, au service des études et travaux du chemin de fer de Confolens à la ligne de Civray au Blanc.

18 *juin.* — M. **Roux** (Michel), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer d'Hautefort au Bourg, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

21 *juin.* — M. **Rabillon** (Dominique), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, passe au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure.

Idem. — M. **Kerharo** (Pierre), Conducteur de 4e classe, en congé au service de la Compagnie Franco-Algérienne, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

25 *juin.* — **M. Nadalet** (Simon), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer du Blanc à Argent, passe au service des études et travaux du chemin de fer d'Argenton à La Châtre, même département.

Idem. — **M. Amann** (Auguste), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable au service de la compagnie des chemins de fer d'Orléans, est remis en activité et attaché, dans le département de la Haute-Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourganeuf à Felletin.

Idem. — **M. Lot** (Pierre), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires de famille, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Calvados.

III. — ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Session 1893-1894.

1° CLASSEMENT DES ÉLÈVES INGÉNIEURS PAR ORDRE DE MÉRITE ARRÊTÉ LE 8 JUIN 1894.

PREMIÈRE CLASSE	DEUXIÈME CLASSE	TROISIÈME CLASSE
Il n'y a pas d'élèves ingénieurs de 1re classe pendant la session 1893-1894.	MM. 1. Trotté. 2. Guiffart. 3. Couturier. 4. Margaine. 5. Bourgeois. 6. Mazerolle. 7. Tinardon. 8. Blaise.	MM. 1. Labeille. 2. Pocard-Kerviler. 3. Jomier. 4. Porché. 5. Ader. 6. Castaing. 7. Candelier. 8. Rogie.

2° RELEVÉ DES PRIX ET ACCESSITS DÉCERNÉS AUX ÉLÈVES INGÉNIEURS.

Première classe.

Il n'y a pas d'élèves ingénieurs de 1re classe pendant la session 1893-1894.

Deuxième classe.

ARCHITECTURE	CONSTRUCTION			MÉCANIQUE	COMPOSITIONS	LEVERS	LANGUES ÉTRANGÈRES	
Projet d'un Phare de premier ordre	*Projet de Pont en maçonnerie*	*Projet de Pont métallique*	*Projet d'un Barrage mobile*	*Projet de Grue roulante et Projet de Distribution d'Eau*	LITTÉRAIRES	DE MACHINES	*Allemand*	*Anglais*
Troté, 1er p. Couturier, 1er p. Tinardon, 2e p. Margaine, acc.	Troté, 2e p. Couturier, acc.	Bauër, 1er p. Guiffart, 2e p. Troté, acc. Bourgeois, acc. Margaine, acc.	Bauër, 2e p. Mazerolle, 1er a. Guiffart, 2e acc.	Guiffart, 1er p. Troté, 2e p. Margaine, acc. Couturier, acc.	Guiffart, 2e p. Mazerolle, acc.	Guiffart, 1er p. Tinardon, 1er p. Bauër, acc. Margaine, acc	Bauër, 1er p. Mazerolle, 2e p. Couturier, acc.	Guiffart, 1er p. Couturier, 1er p. Bauër, 2e p. Margaine, acc.

Troisième classe.

ARCHITECTURE	CONSTRUCTION	MÉCANIQUE	COMPOSITIONS	CROQUIS	LANGUES ÉTRANGÈRES	
Projet de Mairie *Projet de Fanal*	*Avant-projet et projet définitif de route*	*Étude de l'écoulement dans un canal découvert* *Dimensions, vitesse et rendement de deux roues hydrauliques*	LITTÉRAIRES	de MACHINES	*Allemand*	*Anglais*
Pocard-Kerviler, 2e p. Ader, acc. Jomier, acc.	Labeille, 1er p. Jomier, 1er p. Pocard-Kerviler, acc.	Labeille, 2e p. Pocard-Kerviler, acc.	»	Pocard-Kerviler, 1er p. Ader, 2e p. Castaing, acc.	Candelier, 1er p. Pocard-Kerviler, 2e p.	Labeille, 1er p. Pocard-Kerviler, 1er ac. Porché, 2e ac.

Le Gérant : Ve Dunod et P. Vicq. — Imp. C. Marpon et E. Flammarion, 26, r. Racine.

LOIS

(N° 184)

[20 juillet 1894]

Loi concernant l'exécution du raccordement, à la Demi-Lune, du chemin de fer d'intérêt local de Lyon-Saint-Just à Vaugneray et à Mornant avec le chemin de fer d'intérêt général de Lyon à Montbrison.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — Est approuvée la convention passée, le 21 octobre 1892, entre le préfet du Rhône, agissant au nom du département, et la compagnie du chemin de fer de Fourvière et Ouest-Lyonnais, concessionnaire de la ligne d'intérêt local de Lyon-Saint-Just à Vaugneray et à Mornant, en vue d'assurer l'exécution du raccordement, à la Demi-Lune, de ladite ligne avec la ligne d'intérêt général de Lyon à Montbrison.

Une copie certifiée conforme de cette convention restera annexée à la présente loi.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. Georges Rivaud, préfet du Rhône, agissant au nom et pour le compte du département du Rhône, en vertu des délibérations du conseil général, en date des 19 septembre 1889 et 7 mai 1892,

D'une part,

Et M. Vincent Chapuis, demeurant à Lyon, rue Tronchet, 91, président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer de Fourvière et Ouest-Lyonnais, dont le siège social est à Lyon, 4, avenue du Doyenné, et, en outre, administrateur délégué, agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie du chemin de fer de l'Ouest-Lyonnais,

D'autre part,

Ont été faites et acceptées les conditions suivantes :

Art. 1er. — La compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais s'engage à exécuter immédiatement, en vertu de la convention intervenue, le 12 avril 1882, entre elle et le département du Rhône, qui lui accorde la concession de la ligne d'intérêt local de Lyon-Saint-Just à Vaugneray et à Mornant, son raccordement avec la ligne de Lyon à Montbrison et à rendre ainsi obligatoire la faculté qui lui était accordée par cette convention de s'embrancher avec cette ligne.

Ce raccordement devra partir de la gare de la Demi-Lune, de la compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais, et s'exécuter suivant les plans ci-joints approuvés par le conseil général.

Pour faciliter l'exécution de ce raccordement, le département s'engage à donner, à titre d'avance sur subvention, à la compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais, une somme de 200.000 francs, qui sera payable, savoir :

50.000 francs sur justification des acquisitions de terrains ;

100.000 francs au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et le solde, soit 50.000 francs, aussitôt après l'achèvement de ce raccordement et la réception provisoire des travaux, lequel raccordement devra être terminé, d'ailleurs, dans un délai de dix mois à partir de ce jour.

Cette avance est faite à ladite compagnie sans intérêts à rembourser par elle, mais avec l'obligation pour celle-ci de la payer, par imputation de 25.000 francs par an, sur la subvention votée par le département à titre de concours pour l'exécution de la ligne Demi-Lune à Lozanne, concédée à la même compagnie. Ce remboursement aura lieu d'année en année à partir du jour où la concession précitée aura été ratifiée par le Parlement.

Toutefois, et pour tout prévoir, dans le cas où ladite concession Demi-Lune à Lozanne ne serait point approuvée par les pouvoirs compétents, le remboursement se ferait quand même, mais non plus par imputation sur la subvention désormais disparue avec la concession elle-même, mais par versements annuels, à faire par la compagnie, de 25.000 francs dans la caisse du département.

Le point de départ de ces annuités de remboursement est fixé à la fin de la troisième année qui suivra les dix mois que la compagnie déclare lui être nécessaires pour l'exécution du raccordement dont il s'agit.

La compagnie est autorisée à faire ou à ne pas faire le service des voyageurs entre les deux gares raccordées. Cependant, à la demande du conseil général, motivée par les réclamations des populations intéressées, la compagnie s'engage à établir un service de voyageurs entre les deux gares raccordées.

Art. 2. — La compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais s'engage à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que tous autres frais auxquels pourrait donner lieu la présente convention.

Fait double à Lyon, le 21 octobre 1892.

J'approuve, *Le préfet du Rhône,*

V. Chapuis. G. Rivaud.

(N° 185)

[20 juillet 1894]

Loi ayant pour objet d'approuver une convention passée entre l'État et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et d'abroger le classement à titre d'intérêt général de la ligne d'Ambérieu à Cerdon et à la Cluse.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 7 mai 1894, entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et ayant pour objet la renonciation par cette compagnie à la concession du chemin de fer d'Ambérieu à Cerdon.

Art. 2. — Sont abrogées, en ce qui concerne la ligne d'Ambérieu à Cerdon et à la Cluse, les dispositions de l'article 1er de la loi du 17 juillet 1879, qui a classé cent quatre-vingt-une lignes de chemins de fer dans le réseau des chemins de fer d'intérêt général.

Art. 3. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

. . . . . .

CONVENTION.

L'an 1894 et le 7 mai,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie, à Paris, sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, représentée par M. Caillaux, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de de ladite société, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 88, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 6 mars 1885, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an au plus tard à ater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée renonce à la concession qui lui a été faite, à titre éventuel et sous réserve de la déclaration d'utilité publique à intervenir, par la loi du 2 août 1886, du chemin de fer d'Ambérieu à Cerdon.

Art. 2. — La compagnie s'engage à accepter, en remplacement de ladite ligne, la concession qui lui sera faite, par application des dispositions de l'article 1er, paragraphe 2, de la convention approuvée par la loi du 20 novembre 1883 et aux clauses et conditions de ladite convention, de 16 kilomètres de ligne à désigner ultérieurement et d'un commun accord entre l'État et la compagnie.

Lu et approuvé l'écriture : C. Jonnart.

Lu et approuvé l'écriture : E. Caillaux.

(N° 186)

[20 juillet 1894]

Loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique des travaux à exécuter pour la construction, sur la rive gauche de la Gironde, à Pauillac (Gironde), d'un appontement public avec outillage, voies ferrées et annexes.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la construction, sur la rive gauche de la Gironde, à Pauillac (département de la Gironde) :

1° D'un appontement public destiné au chargement et au déchargement des navires;

2° De divers établissements annexes à installer sur la rive pour la manutention et l'abri des marchandises;

3° De voies ferrées raccordant l'appontement et les établissements annexes avec le chemin de fer du Médoc.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 4 mars 1893, pour la concession de l'établissement et de l'exploitation des ouvrages mentionnés à l'article 1er, entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et le sieur Eugène Pereire.

Cette convention et le cahier des charges qui y est joint resteront annexés à la présente loi.

Art. 3. — Des décrets rendus en Conseil d'État pourront approuver les additions et modifications qu'il serait reconnu nécessaire d'apporter au cahier des charges, d'accord avec le concessionnaire.

Art. 4. — Avant de procéder à aucune mesure d'exécution, et au plus tard dans les six mois qui suivront la promulgation de la présente loi, le concessionnaire constituera une société anonyme au capital-actions d'au moins 2 millions de francs à verser effectivement, sans qu'il puisse y avoir, sous aucune forme, des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Il devra, sous peine de déchéance, justifier, dans le même délai, de la constitution de ladite société.

Le concessionnaire ou les fondateurs de la société n'auront droit qu'au remboursement de leurs avances, dont le compte, appuyé des pièces justificatives, aura été accepté par l'assemblée générale des actionnaires.

La société dont il vient d'être parlé sera substituée au sieur Eugène Pereire pour l'exercice de tous les droits et obligations résultant de la concession qui fait l'objet de la présente loi. Cette substitution devra être approuvée par décret rendu en Conseil d'État.

Toute cession partielle ou totale de la concession, tout changement de concessionnaire ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'un décret délibéré en Conseil d'État. L'inobservation de cette condition entraînerait la nullité de la cession et pourrait donner lieu à la déchéance.

Art. 5. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation délivrée par le ministre des travaux publics, après avis du ministre des finances.

En aucun cas il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions.

Aucune émission d'obligations ne pourra être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux et approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois, la société concessionnaire pourra être autorisée à émettre des obligations lorsque la totalité du capital-actions aura été versée, et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées

devront être déposés à la Caisse des dépôts et consignations et ne pourront être mis à la disposition de la société concessionnaire que sur l'autorisation formelle du ministre des travaux publics.

. . . . . .

Annexes à la loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique des travaux à exécuter pour la construction sur la rive gauche de la Gironde, à Pauillac (Gironde), d'un appontement public avec outillage, voies ferrées et annexes.

CONVENTION.

L'an 1893, le 4 mars,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et M. Eugème Pereire, domicilié à Paris, rue du Faubourg-Saint-Honoré, n° 45,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics concède, au nom de l'État, à M. Eugène Pereire, qui accepte cette concession, le droit d'établir et d'exploiter, sur la rive gauche de la Gironde, près du chenal de Trompeloup, un appontement public pour l'accostage et les opérations de chargement et de déchargement des navires, une gare maritime avec raccordement aux voies du chemin de fer du Médoc, des hangars et des magasins dans la gare maritime et ses abords, ainsi que l'outillage et toutes les installations annexes nécessaires au service de l'appontement.

Cette concession est faite sans monopole ni privilège d'aucune sorte, sans subvention ni garantie d'intérêt, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. — M. Eugène Pereire s'engage à établir à ses frais, risques et périls, les ouvrages qui font l'objet de la présente concession et à se conformer, tant pour la construction que pour l'exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné.

Art. 3. — Les frais d'enregistrement de la présente convention seront supportés par le concessionnaire.

Fait en double à Paris, le 4 mars 1893.

Le Ministre des travaux publics, VIETTE.

Le concessionnaire, EUGÈNE PEREIRE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier. — OBJET DE LA CONCESSION.

Art. 1er. — Les ouvrages qui font l'objet de la concession sont situés près du chenal de Trompeloup, sur la rive gauche de la Gironde, et comprennent :

1° Un appontement muni de voies ferrées, destiné à l'embarquement et au débarquement des voyageurs et des marchandises à destination ou en provenance des navires qui y sont amarrés ;

2° Des grues hydrauliques pour le chargement et le déchargement des navires et pour la manutention des marchandises sur l'appontement;

3° Sur les terrains bordant le fleuve : une gare maritime avec raccordement aux voies de l'appontement et à celles du chemin de fer du Médoc; des terre-pleins pour recevoir et des hangars pour abriter la marchandise pendant les opérations de conditionnement et de reconnaissance; des magasins pour la conserver; enfin l'outillage et toutes les installations annexes nécessaires au service de la concession.

Art. 2. — La concession ne constitue aucun privilège en faveur du concessionnaire.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute personne à établir et à mettre à la disposition du public des appontements en un point quelconque de la Gironde, sans que le concessionnaire puisse élever aucune réclamation.

L'État se réserve également la faculté d'établir ou d'autoriser la perception de taxes et de droits généraux ou locaux sur la navigation en Gironde, tant dans la rade de Trompeloup qu'en amont ou en aval.

Le reste comme au *type* (*).

(N° 187)

[23 juillet 1894]

Loi relative au rachat par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée du chemins de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 12 juillet 1892, entre le ministre des travaux publics et la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et ayant pour objet l'incorporation du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône au réseau de ladite compagnie.

. . . . . .

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1888, p. 512, et *Journal officiel* du 25 juillet 1894.

DÉCRETS

(N° 188)

[26 décembre 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne d'Alger à Oran.

Projet d'établissement d'un pont à bascule à la gare de Duperré, présenté, le 22 février 1893, avec un détail estimatif montant à 3.675f,28, y compris 12 p. 100 pour frais généraux, intérêts et amortissement.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 3.675f,28, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvé par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 189)

[26 décembre 1893]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est autorisée à augmenter l'outillage des ateliers

d'Alger (ligne d'Alger à Oran), conformément au projet présenté, les 23 juin et 30 septembre 1893, et dont le détail estimatif s'élève à 5.000 francs, y compris 305f,16 pour frais généraux, intérêts et amortissement.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 5.000 francs, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 190)

[16 janvier 1894]

Décret qui autorise la Compagnie havraise-péninsulaire à établir et à exploiter une grue fixe sur le quai d'Anvers, au port du Havre (Seine-Inférieure).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . . . .

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 25 juillet 1893;
Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — La Compagnie havraise-péninsulaire est autorisée à établir et à exploiter une grue fixe de 12.000 kilogrammes sur le quai d'Anvers, au port du Havre (Seine-Inférieure), aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et publié au *Journal officiel* de la République française.

CAHIER DES CHARGES (*).

(*) Voir *le type, Ann.* 1888, p. 512, et *Journal officiel* du 6 février 1894.

(N° 191)

[30 janvier 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

La partie de la rivière d'Orne comprise entre le pont de Vaucelles et la tête aval du pont du chemin de fer, à Caen (Calvados), cessera d'être classée parmi les rivières navigables.

L'ordonnance du 10 juillet 1835, portant classement de ladite rivière comme navigable depuis le pont de Vaucelles, à Caen, jusqu'à son embouchure dans la Manche, est abrogé en ce qu'elle a de contraire à la disposition qui précède.

(N° 192)

[7 février 1894]

Décret qui prescrit la mise en adjudication de la concession de l'exploitation de la forme de radoub du bassin à flot de Bordeaux (Gironde).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé à l'adjudication de la concession de l'exploitation de la forme de radoub du bassin à flot du port de Bordeaux (Gironde), aux conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

CAHIER DES CHARGES (*)

(*) Voir *le type*, *Ann.* 1888, p. 512.

(N° 193)

[9 février 1894]

DÉCRET du président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter, par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, sur la ligne de Blidah à Berrouaghia, conformément au projet suivant :

Projet d'installation de repères aux abords des ponts métalliques présenté le 29 mai 1893, avec un détail estimatif montant à 1.073f,52 et réduit à 922f,32, y compris 8 p. 100 pour frais généraux, intérêts et amortissement.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 2 millions de francs ouvert, conformément à l'article 4 de la convention du 16 avril 1886, approuvée par la loi du 31 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur la ligne de Blidah à Berrouaghia, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 194)

[15 février 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° La commune d'Issy-les-Moulineaux (Seine) est substituée aux droits que l'État tient du décret du 14 février 1894, revisant les alignements de la partie de la route nationale n° 189 comprise entre la rue Vautétard et la rue des Prés, dans la traverse de ladite commune.

Elle est, en conséquence, autorisée à faire l'acquisition des terrains nécessaires à l'élargissement de la route nationale n° 189, entre les points sus-indiqués, en se conformant aux prescriptions des titres III et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

2° Il est pris acte : 1° de l'engagement souscrit par le conseil municipal de la commune d'Issy-les-Moulineaux, dans ses délibérations des 27 mars, 24 juillet 1892 et 12 mars 1893; 2° de la délibération du conseil général du département de la Seine, en date du 24 décembre 1892;

3° La dépense à la charge de l'État, fixée au tiers de la dépense totale sans pouvoir dépasser 235.166 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la rectification des routes nationales; ladite somme sera payée par fractions, aux époques déterminées par le Ministre des travaux publics, eu égard aux disponibilités budgétaires.

(N° 195)

[16 février 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvées les dépenses faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, pour l'augmentation du matériel roulant, pendant l'année 1891.

Les dépenses dont il s'agit seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, et jusqu'à concurrence d'une somme de 318.488f,20, y compris 19.438f,25 pour frais généraux, intérêts et amortissement, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 196)

[5 mars 1894]

Décret qui autorise l'établissement d'un droit de tonnage dans le port de Marseille.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre du commerce, de l'industrie et des colonies;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — A partir de la promulgation du présent décret, il sera établi au port de Marseille un droit maximum de 0f,6 par tonneau de jauge, sur tous les navires français et étrangers entrant chargés ou venant prendre charge dans ledit port.

Seront toutefois exempts de ce droit :

Les navires appartenant à l'État ou employés à son service;

Les navires affectés au pilotage, au remorquage, à la pêche, au bornage et au cabotage entre ports français (Algérie non comprise) et les navires rentrés en relâche ne se livrant à aucune opération de commerce;

Enfin les navires qui, au cours d'une même année, auraient déjà payé trois fois ledit droit de tonnage.

Art. 2. — La perception du droit de tonnage susmentionnée est concédée à la chambre de commerce de Marseille, pour le produit en être exclusivement affecté, concurremment avec les ressources provenant de l'exploitation des hangars, de l'outillage hydraulique et des voies ferrées du port, au payement des annuités des emprunts contractés par la chambre de commerce en vue de l'établissement de ces divers services.

Chaque année, un compte détaillé des recettes et des dépenses afférentes au service dont il s'agit sera adressé par la chambre de commerce de Marseille au Ministre du commerce, de l'industrie et des colonies et au Ministre des travaux publics, qui fixeront, d'un commun accord, le montant des sommes pouvant être imputées sur le produit du droit de tonnage.

La perception du droit de tonnage autorisé par le présent décret cessera dès que les ressources provenant de l'exploitation des hangars, de l'outillage et des voies ferrées seront suffisantes pour faire face au payement des annuités afférentes au service des emprunts précités.

Art. 3. — Le Ministre du commerce, de l'industrie et des colonies, le Ministre des travaux publics et le Ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 197)

[19 mars 1894]

Décret qui autorise l'établissement d'un droit de tonnage dans le port de Duclair (Seine-Inférieure).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre du commerce, de l'industrie et des colonies;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Pour faciliter à la ville de Duclair le payement des annuités restant encore dues jusqu'au 31 juillet 1913 pour l'amortissement des 50.000 francs empruntés par elle, les 24-29 novembre 1883, et versées au Trésor à titre de subside lors de l'exécution des travaux de construction du quai neuf, il sera établi, au profit de cette ville, sur les navires entrant chargés dans son port, un droit de tonnage maximum de 0f,40 par tonneau de jauge.

Cette taxe maximum sera toutefois réduite, ainsi qu'il suit, en faveur de tout navire faisant escale au port de Duclair, après avoir laissé, ou avant de porter dans un autre port français où est établi un droit local de tonnage, partie de sa cargaison provenant d'un port étranger :

a. Au quart de la taxe, si le navire ne débarque qu'un nombre de tonneaux d'affrétement au plus égal au quart du nombre de tonneaux de jauge correspondant à sa jauge légale;

b. A la moitié de la taxe, si le navire ne débarque qu'un nombre de tonneaux d'affrétement au plus égal à la moitié du nombre de tonneaux de jauge correspondant à sa jauge légale;

c. Aux trois quarts de la taxe, si le navire ne débarque qu'un nombre de tonneaux d'affrétement au plus égal au trois quarts du nombre de tonneaux correspondant à sa jauge légale;

La taxe entière sera perçue si le navire débarque un nombre de tonneaux d'affrétement dépassant les trois quarts du nombre de tonneaux de jauge correspondant à sa jauge légale.

Art. 2. — Sont exemptés de tout droit :

1° Les nairves faisant la petite pêche ou naviguant au bornage ou au cabotage entre ports français;

2° Les navires appartenant à l'État ou employés à son service;
3° Les navires affecté au remorquage ou au pilotage;
4° Les navires entrés sur lest.

Art. 3. — Le produit du droit établi par l'article 1er sera exclusivement affecté au payement des annuités (intérêt et amortissement) de l'emprunt défini à l'article 1er.

Il est spécialement stipulé que, dans le cas où le produit de la taxe donnerait, pendant une année, un revenu inférieur au montant de l'annuité correspondante, la ville de Duclair devrait parfaire la différence avec ses propres ressources, sans avoir par droit à aucune reprise sur les revenus des années suivantes.

Dans le cas, au contraire, où le produit donnerait pendant une année, un revenu supérieur au montant de l'annuité correspondante, la ville de Duclair devrait employer l'excédent au remboursement de la dette restant exigible sans pouvoir faire rentrer l'excédent dans la caisse communale.

Art. 4. — La perception cessera immédiatement après que les remboursements successifs auront complètement amorti l'emprunt, l'amortissement ne devant, en aucun cas, être prorogé au delà du 31 juillet 1913.

Art. 5. — L'imposition de 0f,1377 établie par le décret du 1 octobre 1883, pour le remboursement de l'emprunt de 9.000 francs autorisé par ledit décret, ne sera mise en recouvrement qu'en cas d'insuffisance du produit de la taxe de tonnage à percevoir, en vertu du présent décret.

Art. 6. — Dans les trois premiers mois de chaque année, la ville de Duclair adressera au Ministre du commerce, de l'industrie et des colonies, ainsi qu'au Ministre des finances, un compte rendu détaillé : 1° des recettes et des frais de perception pendant l'année précédente; 2° de sa situation au point de vue de l'amortissement de l'emprunt.

Art. 7. — Le Ministre du commerce, de l'industrie et des colonies, le Ministre des travaux publics, le Ministre des finances et le Ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 198)

[30 juin 1894]

Décret modifiant l'article 2 du cahier des charges annexé au décret du 17 août 1891, en ce qui concerne le tracé, dans la traversée de Valence, du tramway de Chabeuil à Valence.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Le dernier alinéa de l'article 2 du cahier des charges spécial aux tramways du Grand-Serre à Saint-Vallier et de Chabeuil à Valence, annexé au décret du 17 août 1891, est modifié ainsi qu'il suit, en ce qui concerne le tracé du tramway de Chabeuil à Valence, dans la traversée de Valence, à partir de la place Saint-Félix :

« Place Saint-Félix, boulevards de l'Est et Bancel, place de la République, place du Champ-de-Mars, avenue de la Gare, rue Papin, d'une part; avenue Gambetta et Port-sur-le-Rhône, d'autre part. »

Art. 2. — Le Ministre les travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 199)

[2 juillet 1894]

Décret relatif au personnel des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Le personnel des commissaires de surveillance

administrative des chemins de fer se recrutent par la voie du concours.

Les conditions du concours, ainsi que la liste des candidats admis à y prendre part, sont arrêtées par le Ministre. Le nombre des places mises au concours est limité à celui des places disponibles ou devant le devenir dans le cours de l'année.

Les candidats doivent être Français et avoir vingt-cinq ans au moins et trente ans au plus le 1er janvier de l'année où a lieu le concours. Toutefois, la limite d'âge de trente ans est reportée à trente-cinq ans pour les agents du ministère des travaux publics comptant au moins cinq ans de services admissibles pour la retraite et à cinquante ans pour les officiers retraités des armées de terre et de mer.

Nul ne peut être admis à concourir plus de trois fois.

Art. 2. — Le concours consiste en épreuves écrites portant sur les matières ci-après :

Rédaction de procès-verbaux et de rapports sur des affaires de service;

Notions d'arithmétique, de géométrie et de mécanique;

Géographie de la France;

Législation des chemins de fer; notions de droit pénal et d'instruction criminelle.

Art. 3. — La liste des candidats reçus au concours est dressée par ordre de mérite et soumise au Ministre, qui pourvoit aux emplois vacants suivant l'ordre du classement.

Art. 4. — Les commissaires de surveillance administrative des chemins de fer sont répartis en quatre classes dont les traitements sont fixés ainsi qu'il suit :

1re classe	3.200 fr.
2e classe	2.700
3e classe	2.300
4e classe	2.000

Art. 5. — Les commissaires débutent nécessairement par la 4e classe; nul ne peut être élevé à la classe supérieure s'il ne compte au moins trois ans dans la classe immédiatement inférieure.

Art. 6. — La proportion des emplois de 1re classe et de 4e classe est fixée de la manière suivante :

Commissaire de 1re classe, un sixième au plus du cadre total;

Commissaire de 4e classe, deux sixièmes au moins du cadre total.

Art. 7. — Indépendamment de leur traitement, les commissaires peuvent recevoir, s'il y a lieu, des indemnités de résidence et des frais de repas et de découchers fixés par arrêtés ministériels.

Art. 8. — L'augmentation des traitements actuels sera immédiatement attribuée aux commissaires de 4e classe.

Elle sera accordée aux commissaires des trois autres classes, par des décisions spéciales du Ministre, au fur et à mesure des disponibilités budgétaires.

Les dispositions relatives aux limites d'âge inscrites au paragraphe 4 de l'article 1er ne seront applicables qu'à partir du 1er janvier 1897.

Art. 9. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal officiel* et au *Bulletin des lois*.

(N° 200)

[20 juillet 1894]

Décret qui approuve la substitution à M. Caze de la Société anonyme des chemins de fer sur route d'Algérie, comme rétrocessionnaire ou concessionnaire des lignes de tramways dans le département d'Alger.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics et la proposition du gouverneur général de l'Algérie,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Caze de la Société anonyme des « Chemins de fer sur routes d'Algérie » comme rétrocessionnaire ou concessionnaire des lignes de tramways dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret du 16 janvier 1892.

M. Caze demeurera personnellement et solidairement responsable, avec ladite Société, pendant une période de dix ans à partir de la mise en exploitation de l'ensemble des lignes ci-

dessus, des engagements qu'il a contractés vis-à-vis du département d'Alger.

Art. 2. — Il est interdit à la Société des chemins de fer sur routes d'Algérie, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways mentionnés à l'article 1er, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 201)

[9 août 1893]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Mairie. — École. — (Commune de Borey contre sieur Bourgeois.)

Mise en régie fondée à tort sur le retard apporté par l'entrepreneur dans l'exécution de l'ouvrage et substitution de matériaux à ceux prévus au devis ; d'une part, la quantité d'ouvrage prévue au devis ayant été augmentée en cours d'exécution, les délais impartis ne pouvaient plus recevoir leur application ; d'autre part, la substitution a eu lieu sur l'ordre du maire ; dommages-intérêts accordés (II a *et* d).

Travaux supplémentaires (caves) reconnus nécessaires en cours d'exécution par suite de la nature du terrain, et ayant profité à la commune : condamnation de celle-ci au payement (II b *et* c), *sans recours contre l'architecte non déclaré responsable (II* f).

Intérêts. — En l'absence de justification de la date des conclusions dans lesquelles est formée une demande d'intérêts, le conseil de préfecture peut les accorder du jour de son arrêté (II g) (*).

Procédure. — Conseil de préfecture. — Composition. — Conseiller général appelé pour compléter le conseil ; arrêté ne contenant aucune mention constatant l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 3 *de l'arrêté du* 19 *fructidor an IX ; arrêté annulé pour vice de forme. Évocation (I).*

I. Sur le grief tiré *de ce que l'arrêté attaqué n'aurait pas constaté la régularité de la mesure en vertu de laquelle le conseil*

(*) Voy. 30 mai 1873, commune de Cadillac, *Arr. du C. d'Ét*, p. 496.

de préfecture a été complété par l'adjonction d'un membre du conseil général :

Considérant que si cette adjonction est expliquée par l'indication que le sieur Meillier, conseiller général, suppléait le sieur Gailleton, conseiller de préfecture, empêché, l'arrêté attaqué ne contient cependant aucune mention de laquelle il résulte que les formalités prescrites par l'article 3 de l'arrêté du 19 fructidor an IX pour le cas où il est nécessaire de compléter le conseil de préfecture ont été remplies ; qu'ainsi le sieur Bourgeois est fondé à soutenir que l'arrêté du 13 mars 1819 est irrégulier et à en demander l'annulation en la forme ;

Mais considérant que l'affaire est en état et qu'il y a lieu de statuer au fond ;

II. Au fond :

(*a*) *Sur la mise en régie :*

Considérant que la mise en régie de l'entreprise a été prononcée à raison : 1° de retards apportés dans l'exécution des travaux, et 2° de ce que l'entrepreneur avait, contrairement aux prescriptions du devis, placé sur les murs du bâtiment des corniches en grès de Luxeuil, au lieu d'employer de la pierre calcaire ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, d'une part, que la quantité d'ouvrage prévue au devis ayant été augmentée en cours d'exécution, les délais impartis par le marché ne pouvaient plus recevoir leur application, et, d'autre part, que le maire lui-même a donné, le 23 juin 1887, l'ordre de prendre pour la corniche la pierre à Luxeuil ; que, dans ces circonstances, le sieur Bourgeois est fondé à soutenir que c'est à tort que la mise en régie de son entreprise a été prononcée ;

(*b*) *Sur les travaux supplémentaires :*

Considérant que la nécessité de tous ces travaux, qui ont d'ailleurs profité à la commune, a été reconnue en cours d'exécution ; que, notamment la construction des caves a été rendue nécessaire par la nature du terrain et prescrite par le maire le 25 mai 1887 ; que, dans ces circonstances, la commune doit être condamnée au payement des travaux supplémentaires dont s'agit ;

(*c*) *Sur le montant du décompte :* —... (Fixé à 15.000 francs, comprenant les travaux supplémentaires) ;

(*d*) *Sur la demande de dommages-intérêts :*

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il sera fait une juste évaluation des dommages qui ont été la conséquence

de la mise en régie en allouant à l'entrepreneur la somme de 3.000 francs ;

(*f*) *Sur les conclusions de la commune tendant à faire décider que les travaux supplémentaires seront mis à la charge de l'entrepreneur et de l'architecte solidairement ou subsidiairement à la charge de l'architecte seul :*

Considérant que de ce qui précède il résulte que l'architecte n'a pu encourir à raison desdits travaux aucune responsabilité et que dès lors les conclusions de la commune doivent être rejetées ;

(*g*) *Sur les intérêts :*

Considérant qu'aux termes de l'article 1153 du Code civil, les intérêts sont dus à partir du jour de la demande ; qu'il y a donc lieu de décider qu'ils seront alloués au sieur Bourgeois pour la totalité des sommes à lui dues à partir du jour où il justifiera en avoir fait la demande devant le conseil de préfecture et, en tous cas, à partir du 13 mars 1889... (Arrêté annulé pour vice de forme. Requête de la commune rejetée ; elle payera 18.000 francs au sieur Bourgeois, tant pour solde du décompte que pour dommages-intérêts avec intérêts du jour de la demande devant le conseil de préfecture et, dans tous les cas, à partir du 13 mars 1889. Dépens à la charge de la commune.)

(N° 202)

[9 août 1893]

Travaux publics. — Dommages. — Rivières navigables et flottables. — Barrage. — Dépréciation susceptible d'être supprimée. Non-lieu à indemnité définitive. — (Ministre des travaux publics contre sieur Sandelion.)

Lorsqu'un dommage est susceptible d'être apprécié chaque année et d'être supprimé en totalité ou en partie, par suite de l'exécution d'ouvrages projetés, il n'y a pas lieu d'allouer une indemnité pour dépréciation définitive ; mais seulement une indemnité pour les dommages supportés dans le passé, tous droits réservés pour l'avenir (*).

CONSIDÉRANT que les dommages causés à la propriété du sieur

(*) Voy. : 2 mai 1884, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1885, p. 319 ; — 12 avril 1889, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1890, p. 259.

Sandelion par les infiltrations résultant des travaux faits, par l'administration au barrage de Thoissey-sur-la-Saône peuvent être appréciés chaque année ; que, variables par leur nature, ils peuvent, dans l'année, cesser en totalité ou en partie, notamment par l'ouverture d'un canal d'assainissement dont l'administration a, le 6 juin 1891, décidé la construction suivant un projet qu'elle a approuvé ; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture de l'Ain a reconnu, quant à présent, au sieur Sandelion un droit à indemnité pour dépréciation définitive de sa propriété ;

Mais considérant d'autre part qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport des experts, que le sieur Sandelion a éprouvé pour le passé un préjudice dont il lui est dû réparation et qu'il sera fait une équitable évaluation du dommage causé à sa propriété jusqu'à la fin de l'année 1891 en lui allouant une indemnité de 500 francs, tous ses droits demeurant réservés en ce qui concerne les nouveaux dommages qu'il aurait soufferts depuis cette dernière date ou qu'il éprouverait dans l'avenir, avant l'entière suppression de la cause à laquelle on doit les attribuer... (L'État payera au sieur Sandelion 500 francs pour les dommages subis par sa propriété du 1er janvier 1886 au 31 décembre 1891. Décharge du surplus des condamnations prononcées contre l'État. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 203)

[9 août 1893]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Rues et places. — Élargissement. — (Sieur Vidry contre commune de Nébian.)

Lorsque la démolition d'une maison destinée à l'élargissement d'une place publique, effectuée sans précautions suffisantes, a eu pour conséquence d'occasionner des lézardes à une maison mitoyenne contre laquelle la première était adossée, le propriétaire de l'immeuble endommagé a droit à une indemnité : expertise ordonnée.

CONSIDÉRANT qu'en vue d'agrandir la place publique du Jeu-de-Ballon, la commune de Nébian a été autorisée, par décret en date

du 2 décembre 1889, à exproprier, pour la démolir, la maison du sieur Beloury, qui était mitoyenne de celle du sieur Vidry et reliée à celle-ci par des voûtes ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du constat qui a été dressé en exécution de l'arrêté du conseil de préfecture du 4 septembre 1891, que les lézardes qui se sont produites dans l'immeuble du sieur Vidry doivent être attribuées à la démolition, faite par la commune, de la maison du sieur Beloury ; que, d'autre part, la commune n'établit pas qu'elle ait averti le sieur Vidry du moment où devait commencer la démolition, ni qu'elle ait pris en temps utile les précautions nécessaires pour prévenir les dommages qui ont été causés à la maison Vidry ; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a déchargé la commune de toute responsabilité ;

Mais considérant que, dans l'état de l'instruction, il est impossible de déterminer le chiffre de l'indemnité due au sieur Vidry ; qu'il y a lieu, dès lors, d'ordonner une expertise... (Arrêté annulé. Avant faire droit au fond, il sera, par un expert, désigné par le sieur Vidry et la commune de Nébian, ou, faute par les parties de s'entendre pour la désignation d'un expert unique, par trois experts, nommés, l'un par le sieur Vidry, l'autre par la commune de Nébian, et le troisième par les deux premiers ou, à défaut d'accord entre eux, par le président de la section du contentieux du Conseil d'État, procédé à une expertise à l'effet d'évaluer le montant des dommages causés au sieur Vidry. Le ou les experts, désignés en exécution de la présente décision, prêteront serment entre les mains du vice-président du conseil de préfecture de l'Hérault. Ils déposeront leur rapport au secrétariat du contentieux du Conseil d'État pour être, par ledit Conseil, statué ce qu'il appartiendra. Dépens réservés.)

(N° 204)

[9 août 1893]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Cours d'eau non navigables. — Distribution d'eau. — Usines. — Diminution de force motrice. — (Dame Blin contre ville de Rouen et compagnie générale des Eaux.)

L'engagement, pris par une ville, d'indemniser les usiniers

dont la force motrice se trouverait diminuée par la déviation de sources, implique de la part de cette ville, lorsqu'il est inséré dans le décret déclaratif d'utilité publique, renonciation à se prévaloir des dispositions des articles 641 *et* 642 *du Code civil* (*).

En conséquence, le conseil de préfecture, saisi d'une action en dommages, ne peut surseoir à statuer, jusqu'à ce que l'autorité judiciaire ait prononcé préjudiciellement tant sur les droits de propriété de la ville sur les sources dérivées, que sur les droits à la jouissance des eaux conférés aux usiniers par application de l'article 642 *du Code civil* (**).

Procédure. — Conclusions tendant à la mise hors de cause de la ville. Rejet. Le traité passé avec la compagnie des Eaux ne saurait la décharger de toute responsabilité.

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés par la dame Blin... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, en date du 14 février 1884, par lequel le conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure a sursis à statuer sur la demande en indemnité formée par la requérante contre la ville de Rouen, à raison du dommage causé à son usine par le détournement des sources du Robec; — *Ce faisant, attendu* que, sur l'invitation du ministre de l'intérieur, le conseil municipal de Rouen s'est engagé, par délibération du 7 mai 1866, à payer toutes les sommes reconnues nécessaires pour indemniser les usiniers riverains du Robec; que cet engagement a été une condition essentielle du décret du 10 août 1868 déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires pour l'établissement d'une distribution d'eau dans la ville de Rouen; que la dame Blin fondait sa réclamation, non sur le droit qu'elle pourrait avoir à l'usage des eaux, mais sur les engagements résultant pour la ville de la délibération et du décret ci-dessus rappelés; que, dans ces circonstances, c'est au conseil de préfecture qu'il appartenait de statuer; condamner la ville de Rouen à payer à la requérante la somme de 100.000 francs, avec les intérêts, les intérêts des intérêts et les dépens, sauf son recours contre la compagnie des Eaux; subsidiairement, ordonner une expertise;

Vu les observations en défense présentées pour la ville de Rouen... et tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que, par suite du traité qu'elle a passé avec la compagnie des Eaux, celle-ci

---

(*-**) Voy.: 7 août 1886, héritiers Caron, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 748 et la note; — 5 mai 1893, Sommelet, *suprà*, p. 134.

doit supporter toutes les conséquences, vis-à-vis des industriels, de l'application du décret du 10 août 1868 qui a déclaré les travaux d'utilité publique ; dire que la décision à intervenir, qu'elle statue sur la compétence, ou au fond, ne saurait faire encourir aucune responsabilité à la ville, et qu'en tous cas celle-ci ne doit pas supporter les dépens ;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 22 juillet 1889 et 16 septembre 1807 ;

Considérant que les droits de propriété de la ville de Rouen et de la compagnie des Eaux, son ayant cause, sur les sources du Robec, ne sont pas contestées, et que la dame Blin se borne à invoquer l'engagement pris par le conseil municipal de Rouen, dans sa délibération du 7 mai 1866, visée par le décret déclaratif d'utilité publique du 10 août 1868, d'indemniser les industriels auxquels les travaux de distribution d'eau porteraient un préjudice dûment constaté ; que, dans ces circonstances, et alors surtout que les travaux entrepris par la ville, à raison de leur importance, ne permettraient pas à celle-ci de se prévaloir de l'article 641 du Code civil, c'est à tort que le conseil de préfecture a sursis à statuer jusqu'après examen par l'autorité judiciaire des droits respectifs des parties, et qu'il y a lieu de renvoyer lesdites parties devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra après expertise ;

Sur les conclusions de la ville de Rouen :

Considérant que, vis-à-vis de la dame Blin, la ville ne peut se prévaloir du traité qu'elle a passé avec la compagnie des Eaux, pour prétendre qu'elle est dégagée de toute responsabilité et doit être mise hors de cause ; que, d'ailleurs, la présente décision ne fait pas obstacle à ce que la ville invoque ultérieurement, contre la compagnie, tous les droits qui pourraient résulter pour elle de ce contrat... (Arrêté annulé. Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra après qu'il aura été procédé à une expertise. Conclusions de la ville de Rouen rejetées. La ville de Rouen et la compagnie des Eaux sont condamnées aux dépens.)

(N° 205)

[9 août 1893]

Travaux publics communaux. — Église. — Dommages aux personnes. — Chute d'une pierre sur un passant. — Responsabi-

lité. — Communes. — Fabriques. — (Fabrique de la paroisse Saint-Eustache.)

Les communes, propriétaires des édifices religieux, sont responsables, au principal, des dommages causés aux personnes, du fait des accidents résultant du défaut d'entretien de ces édifices? — Elles ont seulement un recours contre les fabriques (*).

Dans l'espèce, décidé que la fabrique qui n'a jamais cessé dans la mesure de ses ressources, de contribuer aux dépenses d'entretien de l'église et de signaler à la commune le péril résultant du mauvais état de certaines parties du monument, — n'a encouru aucune responsabilité au regard de ladite commune (**).

Vu la requête présentée par la fabrique de la paroisse Saint-Eustache à Paris, représentée par son trésorier en exercice... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 28 janvier 1890 par lequel le conseil de préfecture de la Seine a mis la ville de Paris hors de cause et condamné la fabrique à payer au sieur Vally une somme de 15.000 francs; — *Ce faisant, attendu* qu'elle ne saurait être rendue responsable de l'accident survenu au sieur Vally par suite de la chute d'une pierre détachée de la toiture; que si, aux termes du décret du 30 décembre 1809, les fabriques sont tenues de l'entretien et même des grosses réparations des édifices dont elles ont la jouissance, on ne saurait étendre cette obligation aux travaux de réfection totale et de reconstruction des édifices paroissiaux; que certaines parties de l'église doivent être complètement reconstruites, que ces travaux incombent au propriétaire même de l'immeuble, c'est-à-dire à la ville de Paris; qu'en fait c'est toujours la ville qui depuis de longues années a décidé et dirigé les travaux d'entretien de l'église Saint-Eustache; qu'elle s'est par suite substituée à la fabrique dont elle connaissait l'insuffisance des revenus; qu'ainsi la fabrique doit être mise hors de cause; que l'indemnité de 15.000 francs est manifestement exagérée; mettre la fabrique hors de cause et subsidiairement réduire le chiffre de l'indemnité;

Vu le mémoire en défense présenté par le sieur Vally, et tendant au rejet du pourvoi par les motifs qu'il résulte d'une exper-

(* et **) Voy. les observations de M. Le Vavasseur de Précourt, *Revue générale de l'administration*, 1893, t. III, p. 417.

tise contradictoire que la pierre qui l'a blessé provenait bien de l'église Saint-Eustache ; qu'une indemnité lui est due soit par le propriétaire de l'édifice soit par la fabrique chargée de son entretien ; que le chiffre de 15.000 francs qui lui a été accordé par le conseil de préfecture n'est pas exagéré ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Paris, et tendant au rejet du pourvoi par les motifs que l'article 37 du décret du 30 décembre 1809 range parmi les charges des fabriques l'entretien des églises et, en cas d'insuffisance des revenus, l'obligation de faire toutes diligences pour qu'il soit pourvu aux réparations et reconstructions ; que les articles 42 et 43 du même décret indiquent comment il doit être pourvu aux diverses natures de réparations suivant leur degré d'importance ; qu'aucune des formalités requises n'a été remplie et que la fabrique ne justifie pas d'une insuffisance de revenus ;

Considérant que l'accident dont le sieur Vally a été victime résulte de la chute d'une pierre de l'édifice, occasionnée par un défaut d'entretien ;

Considérant qu'en principe le propriétaire d'un bâtiment est responsable des dommages causés par son défaut d'entretien ;

Considérant que si, aux termes du décret du 30 décembre 1809, les fabriques sont chargées de veiller à l'entretien des églises, et, en cas d'insuffisance de leurs revenus, de faire toutes diligences pour qu'il soit pourvu par la commune aux réparations et reconstructions, ces dispositions ne sauraient avoir pour effet de supprimer la responsabilité principale qui incombe au propriétaire, et que le conseil de préfecture ne pouvait mettre la ville hors de cause, sauf à lui adjuger s'il y avait lieu son recours contre la fabrique ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que la fabrique n'a jamais cessé de contribuer, dans la mesure de ses ressources, aux dépenses d'entretien de l'église, ni de signaler à l'administration municipale le péril résultant du mauvais état de certaines parties de ce monument ; que, dès lors, elle n'a pu, par application des textes susvisés, encourir aucune responsabilité envers la ville, et qu'il y a lieu de prononcer sa mise hors de cause ;

Sur le montant de l'indemnité :

Considérant qu'il en sera fait une équitable évaluation en la fixant à la somme de 15.000 francs... (Arrêté annulé. La fabrique est mise hors de cause. La ville de Paris est condamnée à payer au sieur Vally la somme de 15.000 francs avec intérêts à partir du 28 janvier 1890. La ville est condamnée aux dépens.)

(N° 206)

[9 août 1893]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Loi du 15 juillet 1845. — (Sieur Weidknecht et autres.)

Servitudes d'utilité publique. — Construction élevée à une distance moindre de deux mètres d'un mur de soutènement de la voie ferrée et contrairement aux prescriptions d'un arrêté d'alignement. Démolition ordonnée. Régularité (Weidknecht, 1re esp.).

— Occupation illicite d'un terrain dépendant de la voie ferrée et formant talus du chemin d'accès d'une station, en vertu d'un bail passé entre l'occupant et la commune : condamnation à la restitution du domaine usurpé, nonobstant ledit bail qui ne pouvait porter atteinte à l'imprescriptibilité du domaine public (Ministre des travaux publics, 2e esp.) (*).

— Lorsque, par suite de l'application de l'article 640 du Code d'instruction criminelle, l'amende est prescrite, et que le délinquant peut seulement être condamné à la réparation du dommage causé, il y a lieu de le condamner aux frais du procès-verbal (Ministre des travaux publics, 2e esp.) (**).

1re ESPÈCE. — (*Sieur Weidknecht.*)

CONSIDÉRANT que, d'après l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie à une distance de deux mètres d'un chemin de fer et que, dans le cas où le chemin de fer est en remblai, cette distance sera mesurée de l'arête inférieure du talus du remblai ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'alignement a été donné au sieur Weidknecht conformément aux dispositions de l'article 5 précité, et que la construction qui fait l'objet du procès-verbal dressé contre lui a été élevée à une distance moindre de deux mètres du mur de soutènement de la voie ferrée ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné le requérant à démolir cette construction... (Rejet.)

(*) Voy. dans le même sens, 8 décembre 1876, Forner, *Ann.* 1878, p. 647; — 23 janvier 1880, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1880, p. 522.

(**) Voy. 26 décembre 1890, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1892, p. 719.

2e ESPÈCE. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Lhotellier.*)

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que le terrain, sur lequel le sieur Lhotellier a établi une clôture, fait partie du talus de la ligne du chemin de fer de l'Ouest aux abords de la station de Sèvres-Ville-d'Avray ; que si, aux termes de l'article 640 du Code d'instruction criminelle, il n'y avait lieu, dans l'espèce, à raison du temps écoulé entre la rédaction du procès-verbal de contravention et le jour où l'arrêté attaqué a été rendu, de condamner le contrevenant à l'amende, le conseil de préfecture devait, à raison de l'imprescriptibilité du domaine public, à laquelle le bail consenti au sieur Lhotellier par la ville de Sèvres, ne pouvait porter atteinte, ordonner l'enlèvement de la clôture dont s'agit, condamner le sieur Lhotellier à la restitution du terrain indûment occupé et aux frais du procès-verbal... (Arrêté annulé. Le sieur Lhotellier est condamné à enlever la clôture qu'il a élevée sur le talus du chemin d'accès de la station de Sèvres-Ville-d'Avray et à restituer le terrain usurpé. Il est de plus condamné au payement des frais du procès-verbal dressé contre lui.)

(N° 207)

[27 octobre 1893]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Moulin ; entreprise industrielle. — Calcul de la subvention ; prestations. — (Sieur Godart.)

Moulin servant à la production de farines destinées au commerce : entreprise industrielle ; subvention due pour les dégradations extraordinaires résultant des transports.

La taxe des prestations ne doit pas être déduite du montant de la subvention due.

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que le moulin exploité par le requérant ne constituerait pas une entreprise industrielle passible de subvention spéciale ;*

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le sieur Godart ne se borne pas à moudre le blé qui lui est apporté par les habitants des communes voisines, mais qu'il produit des farines

destinées au commerce et que, dans ces circonstances, l'entreprise du requérant constitue une entreprise industrielle de la nature de celles qui, aux termes de l'article 14 de la loi du 21 mai 1836, peuvent donner lieu à l'imposition d'une subvention spéciale ;

Sur le moyen tiré de ce que les prestations doivent être déduites du montant de la subvention mise à la charge du requérant :

Considérant que le payement de la taxe des prestations n'est pas de nature à dispenser le requérant d'une partie des subventions spéciales dont il serait passible à raison de dégradations extraordinaires conformément aux dispositions de la loi du 21 mai 1836 ;

Considérant qu'en fixant à 100 francs la subvention due par le sieur Godart, il a été fait une juste appréciation des dégradations par lui causées en 1888 au chemin de grande communication n° 29... (Rejet).

(N° 208)

[27 octobre 1893]

Cours d'eau non navigables. — Arrosage. — Syndicat libre. — Transformation en syndicat autorisé. — (Sieur Laurens.)

Un propriétaire, membre d'un syndicat libre qui a voté sa transformation en syndicat autorisé, n'est pas recevable à se prévaloir de l'irrégularité de la constitution du syndicat consistant en ce qu'il aurait compris à tort contre leur gré dans l'association des propriétaires qui ne faisaient pas partie du syndicat libre.

Décidé, par application de l'acte de société, que certaines terres, étant susceptibles d'arrosage, devaient être comprises dans le périmètre de l'association.

SUR LE MOYEN TIRÉ *de la nullité de l'association :*

Considérant que par une convention en date du 11 juillet 1875, le sieur Laurens et vingt-sept autres propriétaires intéressés au prolongement du canal de l'Échalp se sont constitués en association syndicale libre en vue de procéder à l'exécution de ce travail et, que, par le même acte, ces associés, à l'unanimité, ont donné mandat à leurs syndics de poursuivre auprès du préfet

la transformation de leur association en association autorisée par application de l'article 8 de la loi du 21 juin 1865; que cette transformation a été opérée par arrêté du préfet des Hautes-Alpes, en date du 19 mars 1878; que, si cet arrêté a compris à tort dans l'association des propriétaires qui n'avaient pas figuré à la convention sus-datée, le moyen tiré de la constitution irrégulière de la société ne peut être invoqué par le sieur Laurens qui faisait partie du syndicat libre et a voté sa transformation en association autorisée;

Sur les conclusions tendant à faire distraire 89 *ares du périmètre de l'association :*

Considérant que, aux termes de l'article 3 de l'acte d'association, les propriétaires qui voudraient faire partie de l'association sont tenus d'engager la totalité des terres susceptibles d'arrosage qu'ils possèdent dans le périmètre;

Considérant que, si les 89 ares qui font l'objet de la réclamation du sieur Laurens sont arrosés par le torrent du Jalin-Mu et le canal du Plan-des-Aubiers, ils sont cependant susceptibles d'être arrosés par les eaux du canal de l'Échalp; et qu'ils ont été compris à ce titre au nombre des parcelles soumises à l'arrosage dans le tableau n° 2 qui porte la signature du sieur Laurens; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le requérant a été imposé et maintenu à la taxe à raison de ces 89 ares et qu'il n'est pas fondé à demander leur distraction du périmètre de l'association... (Rejet.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 209)

[30 juin 1894]

Caisse de secours et de retraites des ouvriers mineurs. — Loi du 29 juin 1894.

Monsieur le préfet, le *Journal officiel* du 30 juin 1894 promulgue la loi du 29 juin 1894 sur les caisses de secours et de retraites des ouvriers mineurs. Vous en trouverez le texte ci-joint. La loi doit être complétée pour son application par le règlement d'administration publique prévu à l'article 29. Ce règlement pourra être incessamment rendu. En attendant, il m'a paru utile de vous donner, ainsi qu'aux ingénieurs des mines, les instructions nécessaires pour assurer l'exécution immédiate par l'administration, en ce qui la concerne, des dispositions de l'acte important que les pouvoirs publics viennent d'adopter dans leur sollicitude pour les ouvriers mineurs.

Le législateur a spécialement compté sur l'entente et la bonne volonté des intéressés pour faire sortir effet à l'ensemble des dispositions par lui votées. L'administration doit répondre à cet appel par son empressement à régler et à résoudre toutes les matières où elle doit intervenir ; je ne doute pas du concours zélé que vous me prêterez, avec les ingénieurs des mines, en vue d'assurer le succès de ces intéressantes mesures.

I.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

§ 1er. — La loi comprend deux parties : dans l'une, dont traitent les titres I, II et III, elle fixe pour l'avenir la constitution des retraites d'âge et l'assurance contre la maladie ; dans l'autre, elle donne, en ce qui concerne le passé, les règles à suivre pour

la transformation des institutions actuelles. Je laisserai de côté cette seconde partie pour m'en occuper ultérieurement, lorsqu'aura été rendu le règlement d'administration publique de l'article 29.

Aussi bien, comme la loi le prévoit elle-même, il convient d'asseoir d'abord les nouvelles institutions, afin que les intéressés ne restent à aucun moment dépouillés des avantages que l'on a voulu jadis et que l'on veut désormais constituer en leur faveur. Les anciennes institutions ne doivent rationnellement disparaître que lorsque les nouvelles seront prêtes à les remplacer ; c'est ce qu'a entendu marquer l'article 23, en ne mettant fin à l'existence juridique des anciennes caisses qu' « à partir de la mise en application de la loi ». Cette mise en application — qui doit toutefois, d'après l'article 1er, être réalisée « dans le délai de six mois de la promulgation de la loi » — résultera, d'après ce même article 1er, de l'exécution des mesures prévues aux titres II et III, c'est-à-dire de l'organisation des retraites sur livret individuel, du titre I, et de la constitution des sociétés de secours contre la maladie, du titre II.

§ 2. — La loi ne s'est pas occupée de l'assurance contre les accidents, pour ne pas séparer les mines des autres industries dans la loi spéciale encore en préparation sur ce sujet.

Je ne doute pas qu'en attendant cette loi, les exploitants de mines ne tiennent à honneur de prendre les mesures nécessaires pour assurer de la façon la plus convenable, par tels moyens auxquels ils croiraient devoir donner la préférence, les secours divers nécessités par les accidents dont leur personnel peut être atteint.

Au besoin, vous n'oublierez pas que les articles 15 et 16 du décret du 3 janvier 1813 restent en vigueur, et, sur le rapport des ingénieurs des mines, vous auriez à me proposer, le cas échéant, en conformité de ces dispositions, les mesures que vous jugeriez opportunes.

J'ajoute, d'ailleurs, que les pensions actuellement acquises par suite d'accidents rentrent dans celles dont le titre IV a pour objet d'assurer la continuité du service.

§ 3. — La loi ne s'applique qu'aux mines, c'est-à-dire aux exploitations ouvertes sur des gîtes concédés. Elle peut toutefois être étendue aux minières et aux carrières, tant souterraines qu'à ciel ouvert, dans les conditions de l'article 31, par des mesures individuelles rendues, s'il y a lieu, pour des exploitations déterminées.

Ainsi que j'ai eu occasion de le dire déjà, dans la discussion à la Chambre des députés à la séance du 9 juin 1894, mon administration examinera avec la plus grande sollicitude les demandes qui pourraient lui être adressées pour l'application de l'article 31, soit par l'exploitant, soit par les ouvriers et employés d'une carrière ; car l'un et les autres peuvent également prendre cette initiative.

Il ne serait pas possible de donner à l'avance les règles de fond à adopter dans chaque cas. Elles dépendront nécessairement des circonstances, des conditions d'introduction de la demande, de l'accord ou des divergences entre les intéressés, des institutions qui pourraient exister et qu'il faudrait transformer.

Les demandes qui vous parviendraient devraient, sur votre invitation, faire de la part des ingénieurs des mines l'objet d'une étude attentive. Ils feront connaître en détail la situation des exploitations et celle des institutions de prévoyance dont leur personnel peut actuellement bénéficier. Ils formuleront leurs propositions, et vous aurez à me transmettre leur rapport avec votre avis personnel.

Il n'échappera pas aux intéressés qu'il n'y a aucune disposition de la loi qu'ils ne puissent introduire dans leurs exploitations, si tel en est leur désir, par le seul accord de leurs volontés, sans recourir à l'intervention du pouvoir exécutif.

§ 4. — Si l'on revient aux mines, qui sont donc seules en cause pour l'instant, il faut tout d'abord définir, avec l'article 1er, ce qu'on doit entendre par les « ouvriers et employés » auxquels la loi s'applique.

§ 5. — Les ouvriers comprennent, en premier lieu, sans aucune distinction entre eux, tous ceux du fond tels que les définit la loi du 8 juillet 1890 sur les délégués à la sécurité des ouvriers mineurs.

Mais la loi s'applique aussi aux ouvriers du jour, comme le porte explicitement l'article 11 ; et la question est de savoir si, parmi ces ouvriers, il faut ranger soit ceux se rattachant exclusivement à l'extraction, comme les receveurs ou machinistes des puits, soit tous ceux occupés par le concessionnaire à un travail, quel qu'il soit, se rattachant plus ou moins directement à l'exploitation de la mine, soit, enfin, une partie seulement de ceux-là.

Il paraît résulter, tant de la discussion qui a eu lieu au Sénat, au sujet de l'article 1er, dans la séance du 16 février 1893, que du texte de l'article 9, dernier paragraphe, qu'il convient de faire ici une distinction de même ordre que celle devenue classique en

matière soit d'accidents de mines, soit d'occupation de terrains, soit de redevance proportionnelle.

Il conviendra donc de retenir comme ouvriers du jour, pour l'application de la loi du 29 juin 1894, tous ceux occupés dans les opérations accessoires se rattachant légalement à l'extraction proprement dite ou s'exécutant dans des lieux, ateliers ou chantiers qui forment des « dépendances légales » de la mine en droit minier.

Les « industries annexes » dont parle l'article 9, dernier paragraphe, seront constituées par les autres opérations du concessionnaire ; ce sera par exemple la fabrication du coke, ou celle des agglomérés, par opposition au lavage des combustibles ou à la préparation mécanique des minerais.

Il suffit de rappeler ces principes bien connus pour qu'on puisse se dispenser de tout autre détail en vue de l'application.

§ 6. — D'après les explications échangées à la chambre des députés, dans la séance du 9 juin 1894, la loi est applicable à tous les employés sans distinction dans la hiérarchie, depuis l'ingénieur en chef jusqu'au moindre des surveillants.

S'il ne peut y avoir d'hésitation pour les employés du service actif ci-dessus rappelés, il peut ne pas en être de même pour les employés des bureaux. Des considérations analogues à celles exposées au paragraphe 5 de la présente circulaire doivent conduire à une conclusion semblable. Il ne faut retenir, parmi les employés de cette catégorie, que ceux dont les écritures, les bureaux ou les occupations les rattachent directement, sur place, à l'exploitation proprement dite de la mine ou aux opérations accessoires qui y sont assimilées.

Les employés de bureau se rattachant à l'administration purement financière d'une affaire ou les employés d'une simple agence de vente ne rentreraient pas, au contraire, dans ceux visés par la loi.

§ 7. — Cette même discussion à la Chambre a établi que le paragraphe 2 de l'article 1er de la loi devait s'entendre en ce sens que la loi ne s'applique aux employés et ouvriers dont les appointements dépassent 2.400 francs par an, qu'en supposant leurs appointements ramenés à ce chiffre.

Les versements pour les retraites étant mensuels d'après l'article 2, paragraphe 1er, et ceux pour les sociétés de secours devant avoir lieu à chaque paye d'après l'article 6, le moyen le plus pratique de se conformer à cette disposition semble consister, pour les appointements de plus de 2.400 francs, à cesser

d'effectuer versements ou retenues dès que leur montant, cumulé depuis le début de l'année, correspond à celui qui résulterait, pour l'année entière, d'appointements de 2.400 francs.

Rien n'empêcherait, du reste, les intéressés, sous la sanction éventuelle des tribunaux, de convenir de toute autre règle équivalente.

II.

PENSIONS DE RETRAITES.

§ 8. — Le titre II, relatif aux pensions de retraites à constituer sur livret individuel, ne demande, pour le moment, aucune explication spéciale si ce n'est sur l'article 5.

Cet article prévoit que si un exploitant veut constituer en faveur de ses ouvriers ou employés, ou de leurs familles, des libéralités sous forme de rentes viagères ou temporaires, ou d'indemnités à payer en capital à une échéance ultérieure, le capital formant la garantie de ses engagements devra être versé ou représenté à la Caisse des dépôts et consignations ou dans les caisses visées à l'article 4.

L'exploitant doit, en outre, chaque année, par votre intermédiaire, m'adresser le compte rendu des mesures par lui prises pour se conformer à ces prescriptions.

Il faut tout d'abord remarquer, au sujet de cet article, qu'il ne s'applique pas, quant au fond, aux cas prévus à l'article 2, dans lesquels, par le fait de l'exploitant seul, ou de l'exploitant et de l'ouvrier agissant simultanément par suite d'accord entre eux, il sera fait, du chef de l'exploitant, à titre permanent ou occasionnel, sur le livret individuel d'un intéressé, un versement supérieur à celui de 2 p. 100 du salaire, fixé par l'article 2.

C'est le propre du système du livret individuel d'emporter d'une façon continue sa garantie par son seul jeu.

Toutefois, si ce n'était pas à titre de libéralité occasionnelle, mais par une convention, par un règlement permanent complétant le contrat de travail, que l'exploitant verserait plus de 2 p. 100, cette convention, ce règlement devrait m'être communiqué, par votre intermédiaire, à titre de renseignement, par application de l'article 5.

Toute modification ultérieure dans ces arrangements devrait m'être communiquée en son temps de la même manière.

D'une façon plus générale du reste, l'article 5 ne s'appliquerait

pas aux libéralités, sous quelque forme qu'elles fussent accordées, qui n'auraient qu'un caractère purement occasionnel. L'article ne s'applique, comme son texte le porte explicitement, que s'il y a « convention », c'est-à-dire engagement permanent résultant d'un règlement qui forme une sorte de complément du contrat de travail.

Une pareille convention, un règlement de cette nature devra tout d'abord, comme il était dit ci-dessus, m'être immédiatement envoyé par votre intermédiaire, et ses modifications ultérieures devront m'être communiquées de même.

L'exploitant devra, en outre, me saisir annuellement des résultats de l'application de la convention ou du règlement.

Ce compte rendu comprendra deux parties :

Une première donnera l'état : 1° de toutes les pensions ou rentes en cours de jouissance; 2° de tous les engagements contractés soit pour rentes viagères ou temporaires à servir, soit pour indemnités à payer en capital à une échéance donnée.

Cet état indiquera, pour chaque pensionné ou bénéficiaire : 1° ses nom, prénoms, âge, domicile; 2° le montant de sa pension acquise ou en cours d'acquisition, et sa durée, si elle est ou doit être temporaire, ou bien le montant de l'indemnité à toucher avec indication de l'échéance; 3° en tout cas, la valeur actuelle de l'engagement contracté en sa faveur.

L'état devra faire connaître les règles et tables d'après lesquelles auront été calculées ces valeurs.

Une deuxième partie du compte rendu donnera le montant des capitaux disponibles ou le détail des valeurs déposées comme garantie des engagements, en indiquant pour chacune des valeurs déposées la base de son évaluation.

Les indications sur le montant des capitaux disponibles et sur le détail des valeurs déposées devront être attestées par un certificat, délivré par la caisse dépositaire, qui sera annexé au compte rendu.

§ 9. — Il est utile, monsieur le préfet, afin d'éviter tout malentendu, de bien marquer la nature et la portée de l'intervention de l'autorité dans l'application de l'article 5.

Le législateur n'a pas pu donner et l'administration n'aurait pas pu assumer la responsabilité d'une évaluation des valeurs que l'exploitant peut librement choisir pour gager ses engagements; l'administration n'a pas davantage l'obligation de vérifier que les garanties équivalent mathématiquement aux engagements.

Le but du législateur a été, en premier lieu, de spécialiser le gage pour le mettre à l'abri de catastrophes comme certaines de celles dont on s'est justement émotionné dans le passé; il a voulu, d'autre part, montrer à l'exploitant la nécessité d'une constitution de ces réserves qu'on a trop oubliées jadis; il s'est proposé enfin de créer une sorte de publicité qui permît éventuellement aux intéressés, s'ils trouvaient insuffisantes les garanties à eux données, de faire valoir devant les tribunaux les droits qu'ils croiraient tirer à cet égard de l'article 5.

Nonobstant ces observations, il va de soi que l'administration manquerait à un devoir élémentaire si elle n'attirait pas l'attention de l'exploitant sur les erreurs manifestes de son compte rendu, soit dans l'évaluation des engagements, soit dans l'appréciation des valeurs de garantie.

§ 10. — J'ai à peine besoin de rappeler que l'omission, par l'exploitant, de l'envoi des comptes rendus a, comme sanction, les pénalités prévues à l'article 30.

III.

DES SOCIÉTÉS DE SECOURS.

§ 11. — Les sociétés de secours du titre III ne sont, en somme, que des sociétés de secours mutuels, dont l'objet spécial est défini à l'article 7, et qui ne diffèrent des vraies sociétés de secours mutuels que par l'affiliation obligatoire des intéressés; l'obligation de cette affiliation entraîne d'autre part, dans certains cas, une intervention de l'administration qu'il importe de définir et de préciser.

§ 12. — L'administration intervient tout d'abord dans la constitution de la société pour assurer, en vertu de l'article 11, le vote qui permettra de nommer le premier conseil d'administration chargé d'élaborer les statuts.

Ces statuts doivent, d'après l'article 14, être approuvés par l'administration; son mandat essentiel est de s'assurer qu'ils sont conformes aux lois et règlements; mais elle devrait aussi refuser d'approuver des statuts où les allocations seraient notoirement en désaccord avec les ressources, sans qu'elle ait toutefois à assumer par avance la responsabilité d'une balance mathématique entre les unes et les autres.

Les statuts arrêtés, la société vit sous leur empire, comme toute société de droit privé; l'administration notamment n'a

plus à s'immiscer dans toutes opérations électorales subséquentes (art. 11, dernier paragraphe).

Toutefois l'administration exerce sur la gestion des sociétés une surveillance, définie par les articles 15, 16 et 17; le but essentiel de ces dispositions est d'empêcher que les fonds ne soient employés à d'autres destinations que celles prévues par les statuts et la loi.

§ 13. — Le premier point dont l'administration doit s'occuper est donc de provoquer les premières élections prévues par l'article 11.

Pour pouvoir convoquer les électeurs, désigner la mairie où ils doivent voter, faire dresser d'office éventuellement, dans le cas prévu par l'avant-dernier paragraphe du même article (et qui ne peut être qu'exceptionnel), les listes électorales, il faut d'abord que la circonscription ait été définie; c'est ce que règle plus spécialement l'article 9.

Il n'est pas inutile de préciser l'interprétation qu'il convient de donner à cet égard aux dispositions découlant de l'ensemble des deux articles 9 et 11.

A un premier point de vue, on doit remarquer que la circonscription peut se définir géographiquement en ce sens qu'elle comprendra, sans distinction entre leurs occupations, les ouvriers et employés de toute la concession, ou d'une de ses parties ou d'un groupe de concessions ou d'exploitations voisines; elle peut aussi ne comprendre que les ouvriers de certaines spécialités, comme le cas se présente déjà et pourrait être maintenu par application de l'article 18.

A un autre point de vue, l'intention du législateur, sauf le cas des industries annexes prévues par le dernier paragraphe de l'article 9, a été de ne faire intervenir l'administration dans la fixation des circonscriptions que s'il y avait un désaccord manifeste entre les intéressés, c'est-à-dire entre l'exploitant d'une part, et d'autre part, les divers groupes d'ouvriers et d'employés qui pourraient avoir des vues divergentes sur leur répartition en sociétés de secours. C'est parce que l'administration ne doit intervenir que dans ces cas de conflits patents, relativement graves et qui seront apparemment fort rares, que la solution a été remise à cette forme solennelle, et partant assez lente, d'un décret rendu en conseil d'État. Aussi bien, il serait absolument impossible de donner des règles sur les moyens de rechercher à l'avance s'il y a accord entre les intéressés et sur quelles bases se fait cet accord, puisque, comme on le disait ci-dessus, les

intéressés peuvent éventuellement comprendre des groupes qui ne sont pas et ne peuvent pas être actuellement connus de l'administration.

§ 14. — De ces observations il résulte que la procédure la plus rationnelle et la plus conforme aux intentions du législateur est celle ci-dessous indiquée.

Dès le reçu des présentes instructions, vous vous mettrez en rapport, aidé du concours des ingénieurs des mines, avec chaque exploitant de mine en activité, pour reconnaître, en tenant compte de toutes les circonstances, la circonscription ou les circonscriptions qui doivent correspondre pour le mieux à chaque exploitation.

On s'inspirera des considérations indiquées au dernier paragraphe et plus spécialement des précédents de chaque espèce, en vue de ne pas changer, sans nécessité reconnue, des organisations fonctionnant convenablement à la satisfaction de tous.

S'il existait — et vous devez nécessairement les connaître toutes — des sociétés comme celles visées par l'article 18, c'est-à-dire de véritables sociétés de secours mutuels ayant leurs statuts dûment approuvés par l'autorité préfectorale en vertu du décret du 26 mars 1852 sur les sociétés de secours mutuels, on devrait laisser leurs membres en dehors des nouvelles sociétés de secours et par suite des élections à provoquer en vertu de l'article 11. Je reviendrai du reste plus loin sur ces sociétés (voir § 28).

Finalement l'exploitant devra vous faire connaître, après s'en être assuré par les moyens à sa disposition, s'il est d'accord ou non avec les autres intéressés, et il aura à vous soumettre des propositions pour l'assiette de la circonscription ou des circonscriptions concernant son personnel.

Si, après avoir pris l'avis des ingénieurs des mines, vous estimez que l'accord paraît effectivement exister, vous convoquerez les électeurs en conséquence, conformément aux dispositions de l'article 11.

Vous n'avez pas à prendre d'arrêté spécial pour définir et délimiter les circonscriptions. Il suffit que l'arrêté de convocation des électeurs — qui peut et devra généralement être le même pour toutes les circonscriptions correspondant à une entreprise — indique avec une suffisante netteté à quelle circonscription, suivant les cas, chaque électeur est rattaché et à quelle mairie en conséquence il doit voter, suivant son domicile, la nature ou le lieu de son emploi.

§ 15. — En principe le vote doit avoir lieu par circonscription dans une seule mairie.

Au cas de circonscriptions très étendues, comprenant un très grand nombre de membres, il ne me paraît pas que la loi ait formellement interdit d'établir, pour faciliter le vote, des sections appropriées et définies, dont le vote aurait lieu à une mairie indiquée dans l'arrêté de convocation.

Vous pourrez donc recourir à cette solution, *mais dans le cas seulement où les circonstances vous paraîtraient la rendre indispensable.*

Dans ce cas, votre arrêté de convocation devra désigner une des sections pour centraliser les votes des autres en vue de la proclamation du résultat général. Cette section n'aura, en somme, à faire que le travail purement matériel de l'addition des résultats des diverses sections, sans qu'elle puisse les discuter. Il conviendra néanmoins qu'elle dresse un procès-verbal de l'opération.

§ 16. — Dans le cas où l'enquête préalable à la convocation des électeurs, dont traite le paragraphe 14 de la présente circulaire, vous amènerait à reconnaître qu'il y a entre les intéressés, sur la constitution de la circonscription ou des circonscriptions, un défaut d'accord où des divergences de la nature de ceux mentionnés au paragraphe 13, vous auriez à me saisir du dossier pour qu'il soit donné suite, s'il y a lieu, à la contestation, conformément à l'article 9, paragraphe 1er, de la loi.

En ce cas, les électeurs ne pourraient être convoqués qu'après qu'il aurait été statué.

§ 17. — On doit dans ces premières élections laisser en dehors les ouvriers des industries annexes, dont parle l'article 9, dernier paragraphe, de la loi.

Leur agrégation aux sociétés de secours ne pourra avoir lieu qu'après la constitution de ces sociétés, si ces ouvriers le demandent et s'il y a consentement à la fois de l'exploitant et du conseil d'administration de la société.

§ 18. — L'article 11, avant-dernier paragraphe, stipule qu'au cas où l'exploitant ne dresserait pas et ne ferait pas afficher la liste électorale, vous auriez à y faire procéder d'office.

Vous devrez être informé de cette éventualité par les maires, qui ne peuvent pas l'ignorer, puisqu'ils n'auront pas reçu de l'exploitant le double des listes électorales.

Sur votre invitation, tout d'abord, le maire constatera le fait par procès-verbal, en vue de l'application des pénalités du titre X

de la loi du 21 avril 1810, ainsi que le prévoit l'article 11, paragraphe 8, de la loi du 29 juin 1894.

Vous ordonnerez ensuite la confection d'office de la liste électorale, par un arrêté qui détaillera la procédure à suivre d'après les bases suivantes :

Les maires des communes sur lesquelles porte la circonscription doivent faire afficher et publier, à son de caisse, votre arrêté, qui préviendra les électeurs de la circonscription qu'ils ont un délai de huit jours pour provoquer leur inscription sur la liste électorale, en faisant par eux-mêmes ou par mandataires, à la mairie de leur domicile, les déclarations et justifications nécessaires. Ces déclarations, lorsqu'elles auront paru suffisamment justifiées au maire qui les aura reçues, seront consignées par lui sur un état donnant, par ordre alphabétique, les nom, prénoms, date et lieu de naissance de chaque électeur, la nature de son emploi dans l'exploitation à laquelle se rattache la société de secours, ainsi que la date depuis laquelle il travaille dans ladite exploitation.

Chaque maire transmettra ses états au maire de la commune où doivent avoir lieu les élections.

La liste électorale complète sera dressée immédiatement par ce maire ; il l'affichera dans la commune et en adressera des exemplaires pour être affichés, par les soins de leurs maires, dans les autres communes de la circonscription. Avis de l'affichage devra être donné à son de caisse dans les communes.

Les listes ainsi dressées d'office devront rester affichées au moins pendant huit jours avant le vote, pour que le juge de paix puisse statuer utilement sur les réclamations.

Vous aurez à examiner, ce cas arrivant, s'il n'y aurait pas lieu de renvoyer, par un nouvel arrêté, à une date ultérieure, la date par vous primitivement fixée pour l'élection.

La confection de la liste électorale d'office devant s'effectuer aux frais de l'exploitant (art. 11, avant-dernier paragraphe), chaque maire devra vous envoyer l'état des frais exposés par lui pour cet objet. Le montant de ces frais, arrêté par vous, sera recouvré contre l'exploitant, comme en matière de contributions directes, sur un rôle que vous rendrez exécutoire.

§ 19. — Les premières élections, les seules auxquelles vous ayez à faire procéder, ont pour objet l'élection des membres du premier conseil d'administration.

D'après l'article 10, ce premier conseil doit nécessairement se

composer de neuf membres, dont six à élire par les ouvriers et employés, et trois à désigner par l'exploitant.

Les électeurs devront donc être appelés par votre arrêté de convocation à élire les six membres titulaires et les deux membres suppléants destinés à remplacer ceux-ci, en cas d'absence ou de vacance ; le troisième membre suppléant devra être désigné par l'exploitant.

Mais l'exploitant peut renoncer, en tout ou en partie, à la faculté qui lui est donnée. Si cette renonciation vous est signifiée par lui avant la convocation des électeurs, votre arrêté de convocation, après avoir visé cette stipulation dans son préambule, invitera les électeurs à élire, en plus des six membres normaux, le nombre de ceux que l'exploitant renonce à désigner.

Si l'exploitant vous signifiait sa renonciation après votre arrêté de convocation, l'élection des nouveaux membres à élire par les ouvriers et employés ferait l'objet d'un vote complémentaire.

Si la renonciation de l'exploitant est complète, les ouvriers auront à élire, en outre des neuf conseillers titulaires, trois suppléants.

§ 20 — L'exploitant devra, dans tous les cas, vous informer des désignations de conseillers faites par lui.

§ 21. — Comme conséquence du dernier paragraphe de l'article 10, tant que les statuts ne sont pas arrêtés, le conseil, pour pouvoir délibérer, doit comprendre plus de six membres.

Si donc, après l'élection, l'exploitant ne désignait pas les conseillers qui dépendent de son choix, il mettrait le conseil dans l'impossibilité de fonctionner, et on devrait considérer l'exploitant comme ayant renoncé à faire usage de la faculté qui lui était réservée.

En conséquence, lorsque, dix jours après la date de l'élection, l'exploitant n'aura pas encore désigné ses conseillers, vous le mettrez en demeure d'y procéder dans un délai de huitaine, en le prévenant que s'il ne defère pas à votre invitation dans ce délai, il sera considéré comme ayant renoncé à la faculté qui lui appartenait, et vous aurez ensuite, s'il y a lieu, à provoquer des élections complémentaires.

§ 22. — Il serait inutile d'insister sur tous les autres détails de ces premières élections. Les articles 11, 12 et 13 paraissent donner des indications suffisantes sur les points pouvant les distinguer de toutes les autres élections qui se font par l'intermédiaire de l'autorité.

Les municipalités désignées devront fournir, indépendamment

de l'urne, le menu matériel dont tout bureau électoral a besoin d'être muni.

Votre arrêté de convocation devra rappeler aux maires qu'ils doivent vous transmettre immédiatement les résultats de chaque vote.

Votre arrêté devra également signaler utilement aux électeurs qu'ils devront distinguer sur leurs bulletins les membres qu'ils veulent élire comme titulaires, de ceux qu'ils entendent désigner comme suppléants.

Le procès-verbal des élections sera dressé en la forme ordinaire; il relatera toutes les observations ou réclamations qui auraient été présentées au bureau ; il restera déposé à la mairie pour pouvoir y être consulté en cas de besoin.

§ 23. — Vous n'aurez pas à intervenir dans le contentieux des élections. Il a été attribué par l'article 13 au juge de paix, qui ne peut être saisi que par les intéressés.

Dès que vous seriez informé de l'annulation totale ou partielle des premières opérations électorales, vous procéderiez à une nouvelle convocation des électeurs.

§ 24. — Il devra être fait, par vos soins, des élections telles que celles dont je viens de traiter, pour les mines qui plus tard viendraient à être concédées ou dont l'exploitation aujourd'hui abandonnée viendrait à être reprise.

§ 25. — Les premiers conseillers élus par les ouvriers et employés et ceux désignés par l'exploitant s'entendront sur le lieu où ils se réuniront et la forme dans laquelle ils délibéreront pour dresser les statuts; aucune opération effective de la société de secours ne pourra commencer avant que ces statuts aient été approuvés comme il est dit à l'article 14.

Je ne doute pas que les maires ne mettent volontiers à leur disposition à la mairie un local qui puisse convenir à tous.

Au cas où vous seriez amené à constater l'impossibilité pour les conseillers d'aboutir à une entente et à un résultat, vous auriez à examiner s'il n'y aurait pas lieu de recourir à l'application de l'article 17, et, le cas échéant, à me soumettre, sur le rapport des ingénieurs, toutes propositions utiles.

§ 26. — Dès que les statuts auront été dressés, ils vous seront transmis par l'exploitant auquel d'après l'article 14, paragraphe 1er, notification doit être faite ensuite de la solution à intervenir.

Vous m'enverrez le projet des statuts avec le rapport des ingénieurs des mines et votre avis personnel.

§ 27. — Les intéressés pourront rédiger leurs statuts avec la liberté que la loi a entendu leur laisser, sous les seules réserves qu'elle a formulées aux articles 6, 7 et 8, ou aux articles 12 et 13 pour ce qui concerne les élections.

L'article 7 a stipulé, au paragraphe 1er, ce que les statuts doivent nécessairement contenir, et, au paragraphe 2, ce qu'ils peuvent régler, le tout, bien entendu, dans les limites des ressources de l'article 6, tous autres objets étant légalement interdits aux sociétés.

Le premier conseil n'oubliera pas, d'autre part, en arrêtant les statuts, que les allocations doivent correspondre aux recettes ou pouvoir être statutairement ramenées à cette concordance.

A défaut de précédents tirés de l'expérience d'institutions locales, on pourra s'inspirer de la pratique et des statistiques, tant de nos sociétés de secours mutuels que des caisses d'assurances contre la maladie qui fonctionnent à l'étranger.

§ 28. — J'ai déjà parlé au paragraphe 14 des sociétés visées par l'article 18 de la loi et que le législateur a indiquées comme devant être conservées autant que possible.

Vous aurez à m'adresser les statuts de chacune de ces sociétés. Vous y joindrez un rapport des ingénieurs des mines faisant connaître sa situation et examinant s'il y a lieu ou non d'en provoquer la transformation.

En attendant qu'il ait été statué, ces sociétés fonctionnent dans les conditions prévues pour elles par ledit article 18.

§ 29. — Je ne traiterai pas, pour l'instant, de la surveillance à exercer sur les sociétés de secours, en vertu et par application des articles 15, 16 et 17.

Je me bornerai à rappeler que les ingénieurs devront par eux-mêmes inspecter au moins une fois l'an chaque société de secours; ils rendront compte des résultats de cette inspection dans un procès-verbal de visite spécial et l'ensemble des faits observés sera consigné dans leur rapport annuel.

Telles sont, monsieur le préfet, les premières instructions que j'avais à vous donner sur la loi du 29 juin 1894. Pour en présenter un commentaire complet dans les parties que je devais plus spécialement examiner, pour prévoir les divers cas que vous pouviez rencontrer, j'ai dû entrer dans des détails qui pourraient être toutefois de nature à faire méconnaître tout un côté

de la question dont vous devez cependant vous préoccuper d'une façon toute spéciale.

Il semblerait, d'après les observations qui précèdent, que la loi du 29 juin 1894 est une sorte de loi de police dont l'autorité doit assurer avec sa fermeté habituelle l'exécution, en recourant, en cas de nécessité, aux mesures de rigueur classiques, d'ordre pénal ou administratif. Une pareille vue des choses serait inexacte; elle répondrait mal aux intentions du législateur.

La loi du 29 juin 1894 est avant tout une loi de conciliation et d'aide mutuelle entre les deux facteurs du travail dans une industrie particulièrement intéressante à tant de titres. Pour atteindre le but que s'est proposé le législateur, il faudra avant tout, je le disais au début de cette circulaire, une grande bonne volonté des uns et des autres.

De votre côté, vous avez, monsieur le préfet, vous et les ingénieurs des mines, un rôle important à remplir. Vous devez et les ingénieurs doivent profiter de l'influence légitime donnée par vos situations sur les intéressés, pour expliquer l'esprit de la loi, éviter les conflits, faciliter les rapprochements, amener tout le monde, par une persuasion féconde plus que par une rigueur qui pourrait bien rester stérile, à appliquer promptement et complètement la loi, et assurer ainsi des avantages sérieux pour les uns, la tranquillité pour les autres, et l'apaisement pour tous.

Vous voudrez bien faire notifier la présente circulaire à chacun des exploitants de mines de votre département, auquel un exemplaire devra en être laissé.

J'en adresse directement ampliation aux ingénieurs des mines.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
LOUIS BARTHOU.

Loi, du 29 juin 1894, portant organisation des caisses de secours et de retraites des ouvriers mineurs.

TITRE Ier.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 1er. — Dans le délai de six mois à partir de la promulgation de la présente loi, les exploitants des mines et les ouvriers

et employés de ces exploitations seront soumis aux obligations et jouiront des avantages édictés par les titres II et III ci-après pour ce qui touche l'organisation et le fonctionnement des caisses de retraites et des caisses de secours.

Les employés et ouvriers dont les appointements dépassent 2.400 francs ne bénéficieront que jusqu'à concurrence de cette somme des dispositions de la présente loi.

TITRE II.

DES PENSIONS DE RETRAITES.

Art. 2. — L'exploitant versera chaque mois, soit à la caisse nationale des retraites pour la vieillesse, soit dans une des caisses prévues à l'article 4, pour la formation du capital constitutif des pensions de retraites, une somme égale à 4 pour 100 du salaire des ouvriers ou employés, dont moitié à prélever sur le salaire et moitié à fournir par l'exploitant lui-même.

Les versements pourront être augmentés par l'accord des deux parties intéressées. Ces versements seront inscrits sur un livret individuel au nom de chaque ouvrier ou employé. Ils seront faits à capital aliéné. Toutefois, si le titulaire du livret le demande, le versement de la part prélevée sur son salaire sera fait à capital réservé.

L'exploitant pourra prendre à sa charge une fraction supérieure à la moitié du versement ou sa totalité.

Art. 3. — Les pensions sont acquises et liquidées dans les conditions prévues à la loi du 20 juillet 1886 sur la caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

L'entrée en jouissance est fixée à cinquante-cinq ans; elle pourra être différée sur la demande de l'ayant droit, mais les versements cesseront, à partir de cet âge, d'être obligatoires.

Art. 4. — Les exploitants de mines pourront obtenir l'autorisation de créer des caisses syndicales ou patronales de retraites pour les ouvriers ou employés occupés dans leurs exploitations.

L'autorisation sera donnée par décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique. Le décret fixera les limites du district, les conditions du fonctionnement de la caisse et son mode de liquidation. Il prescrira également les mesures à prendre pour assurer le transfert soit à une autre caisse syndicale ou patronale, soit à la caisse nationale des retraites pour la vieillesse, des sommes inscrites au livret de chaque intéressé.

Les fonds versés par les exploitants dans la caisse syndicale ou patronale devront être employés en rentes sur l'État, en valeurs du Trésor ou garanties par le Trésor, en obligations départementales ou communales; les titres seront nominatifs.

La gestion des caisses syndicales ou patronales sera soumise à la vérification de l'inspection des finances et au contrôle du receveur particulier de l'arrondissement du siège de la caisse.

Art. 5. — Si des conventions spéciales interviennent entre les exploitants et leurs ouvriers ou employés dans le but d'assurer à ceux-ci, à leurs veuves ou à leurs enfants, soit un supplément de rente viagère, soit des rentes temporaires ou des indemnités déterminées d'avance, le capital formant la garantie des engagements résultant desdites conventions devra être versé ou représenté à la Caisse des dépôts et consignations ou dans les caisses à créer en vertu de l'article 4.

Les exploitants adresseront chaque année, par l'intermédiaire du préfet, au ministre des travaux publics, et dans les formes déterminées par lui, le compte rendu des mesures prises en exécution du précédent paragraphe.

TITRE III.

DES SOCIÉTÉS DE SECOURS.

Art. 6. — La caisse de chaque société de secours sera alimentée par :

1° Un prélèvement sur le salaire de chaque ouvrier ou employé, dont le montant sera fixé par le conseil d'administration de la société, sans pouvoir dépasser 2 pour 100 du salaire;

2° Un versement de l'exploitant égal à la moitié de celui des ouvriers ou employés;

3° Les sommes allouées par l'État sur les fonds de subvention aux sociétés de secours mutuels;

4° Les dons et legs;

5° Le produit des amendes encourues pour infraction aux statuts et de celles infligées aux membres participants par application du règlement intérieur de l'entreprise.

Art. 7. — Les statuts des sociétés de secours doivent fixer : 1° la nature et la quotité des secours et des soins à donner aux membres participants que la maladie ou des infirmités empêcheraient de travailler; 2° en cas de décès des membres participants, la nature et la quotité des subventions à allouer à leurs familles ou ayants droit.

Les statuts peuvent autoriser l'allocation de secours en argent et de soins médicaux et pharmaceutiques aux femmes et enfants des membres participants et à leurs ascendants. Ils peuvent aussi prévoir des secours journaliers en faveur des femmes et des enfants des réservistes de l'armée active et des hommes de l'armée territoriale appelés à rejoindre leur corps; enfin des allocations exceptionnelles et renouvelables en faveur des veuves ou orphelins d'ouvriers ou employés décédés après avoir participé à la société de secours.

Art. 8. — En cas de maladie entraînant une incapacité de travail de plus de quatre jours avec suppression de salaire, la caisse de la société de secours versera, à la fin de chaque semestre, au compte individuel du sociétaire participant à une caisse de retraites, une somme au moins égale à 5 p. 100 de l'indemnité de maladie prévue par les statuts.

L'obligation de ce versement cessera avec l'indemnité de maladie elle-même.

Art. 9. — A défaut d'accord entre les intéressés, la circonscription de chaque société de secours sera fixée par un décret rendu en conseil d'État.

Une même exploitation pourra être divisée en plusieurs circonscriptions de secours.

Une seule société pourra être établie pour les concessions ou exploitations voisines appartenant soit à un seul exploitant, soit à plusieurs concessionnaires.

Les industries annexes des exploitations de mines pourront, à la demande des parties intéressées, et sous l'autorisation du ministre des travaux publics, être agrégées aux circonscriptions des sociétés de secours des mines.

Art. 10. — La société est administrée par un conseil composé de neuf membres au moins.

Un tiers des membres est désigné par l'exploitant; les deux autres tiers sont élus par les ouvriers ou employés parmi les membres participants dans les conditions indiquées aux articles suivants.

Il sera procédé en même temps, et dans les mêmes conditions, à la nomination de trois membres suppléants destinés à remplacer, en cas d'absence ou de vacance, les membres titulaires.

Si l'exploitant renonce, au moment d'une élection, à faire usage en tout ou en partie de la faculté qui lui est réservée par le précédent paragraphe, les membres du conseil non désignés par l'exploitant sont élus par les ouvriers et employés.

Les décisions prises par le conseil ne sont valables que si plus des deux tiers des suffrages ont été exprimés; néanmoins, après une seconde convocation faite dans la forme ordinaire, les décisions sont prises à la majorité, quel que soit le nombre des suffrages exprimés.

Le conseil nomme parmi ses membres un président, un secrétaire, un trésorier.

Art. 11. — Sont électeurs tous les ouvriers et employés, du fond et du jour, français, jouissant de leurs droits politiques, inscrits sur la feuille de la dernière paye.

Sont éligibles, à la condition de savoir lire et écrire et, en outre, de n'avoir jamais encouru de condamnation aux termes des dispositions soit de la présente loi, soit de la loi du 21 avril 1810 et du décret du 3 janvier 1813, soit des articles 414 et 415 du Code pénal, les électeurs âgés de vingt-cinq ans accomplis, occupés depuis plus de cinq ans dans l'exploitation à laquelle se rattache la société de secours. Toutefois, dans les cinq premières années de l'exploitation, le nombre des années de service exigées sera réduit à la durée de l'exploitation elle-même.

Les électeurs sont convoqués pour la première fois par un arrêté du préfet, qui fixe la date de l'élection ainsi que les heures d'ouverture et de fermeture du scrutin.

Le vote a lieu à la mairie de la commune désignée dans l'arrêté de convocation parmi celles sur le territoire desquelles s'étend la circonscription. Le bureau électoral est présidé par le maire.

L'arrêté est publié et affiché, dans les communes intéressées, quinze jours au moins avant l'élection. Il est notifié à l'exploitant.

Dans les huit jours qui suivent cette notification, les listes électorales de la circonscription sont affichées, à la diligence de l'exploitant, aux lieux habituels pour les avis donnés aux ouvriers.

Un double de ces listes est, par les soins de l'exploitant, remis au maire, qui est chargé de présider le bureau.

Sera puni des peines prévues aux articles 93 et suivants de la loi du 21 avril 1810, l'exploitant qui refuserait ou négligerait de se conformer aux prescriptions qui précèdent.

Le préfet peut, en outre, faire dresser et afficher les listes électorales aux frais de l'exploitant; les frais rendus exécutoires par le préfet seront recouvrés comme en matière de contributions publiques.

Les opérations électorales subséquentes ont lieu dans le loca- indiqué, suivant les formes et aux conditions prescrites par les statuts.

Art. 12. — Le vote a toujours lieu au scrutin de liste, un dimanche. Nul n'est élu au 1er tour de scrutin s'il n'a obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés et un nombre de voix égal au quart du nombre des électeurs inscrits. Au 2e tour de scrutin, auquel il doit être procédé le dimanche suivant, la majorité relative suffit. En cas d'égalité de suffrages, le plus âgé des candidats est élu.

Les membres du conseil sont élus pour trois ans et renouvelables par tiers chaque année.

Il est pourvu dans les six mois qui suivent la vacance, au remplacement des membres décédés, démissionnaires ou déchus des qualités requises pour l'éligibilité. Les nouveaux élus sont nommés pour le temps restant à courir jusqu'au terme assigné aux fonctions de ceux qu'ils remplacent.

Art. 13. — Les contestations sur la formation des listes et sur la validité des opérations électorales sont portées, dans le délai de quinze jours à dater de l'élection, devant le juge de paix de la commune où les opérations ont eu lieu. Elles sont introduites par simple déclaration au greffe.

Le juge de paix statue dans les quinze jours de cette déclaration, sans frais ni forme de procédure et sur simple avertissement donné trois jours à l'avance à toutes les parties intéressées.

La décision du juge de paix est en dernier ressort, mais elle peut être déférée à la cour de cassation.

Le pourvoi n'est recevable que s'il est formé dans les dix jours de la notification de la décision. Il n'est pas suspensif. Il est formé par simple requête déposée au greffe de la justice de paix, dénoncée aux défendeurs dans les dix jours qui suivent. Il est dispensé du ministère d'un avocat à la cour et jugé d'urgence, sans frais ni amende.

Les pièces et mémoires fournis par les parties sont transmis sans frais par le greffier de la justice de paix au greffier de la cour de cassation. La chambre des requêtes statue définitivement sur le pourvoi.

Tous les actes sont dispensés du timbre et enregistrés gratis.

Art. 14. — Les statuts sont dressés par le premier conseil; ils sont soumis, par l'intermédiaire du préfet, à l'approbation du

ministre des travaux publics. Après l'approbation, ils sont notifiés à l'exploitant.

La décision du ministre peut être déférée au conseil d'État, au contentieux. Le recours est dispensé des droits de timbre et d'enregistrement et peut être formé sans ministère d'avocat.

Toute modification aux statuts comporte une nouvelle approbation ministérielle. Les statuts sont affichés en permanence, par les soins de l'exploitant, aux lieux habituels des avis donnés aux ouvriers. Un exemplaire en est remis par l'exploitant, contre récépissé, à chaque ouvrier ou employé lors de l'embauchage.

Art. 15. — Les sociétés de secours sont tenues de communiquer leurs livres, procès-verbaux et pièces comptables de toute nature au préfet et aux ingénieurs des mines. Cette communication a lieu sans déplacement, sauf le cas où il en serait ordonné autrement par arrêté du préfet.

Les sociétés adressent chaque année, par l'intermédiaire du préfet, aux ministres des travaux publics et de l'intérieur, et dans les formes déterminées par eux, le compte rendu de leur situation financière et un état des cas de maladie ou de mort éprouvés par les participants dans le cours de l'année.

Art. 16. — A la fin de chaque année, le conseil d'administration fixe, sur les excédents disponibles, les sommes à laisser dans la caisse pour en assurer le service et celles à déposer à la Caisse des dépôts et consignations. Ce dépôt devra être effectué par le conseil d'administration dans le délai d'un mois, sous la responsabilité solidaire de ses membres, sans préjudice, le cas échéant, de l'application de l'article 408 du Code pénal.

Les administrateurs qui auraient effectué ou laissé effectuer un emploi de fonds non autorisé par les statuts encourent la même responsabilité et les mêmes pénalités.

Le total de la réserve ne pourra dépasser le double des recettes de l'année.

Art. 17. — Dans le cas d'inexécution des statuts ou de violation des dispositions de la présente loi, la dissolution du conseil d'administration peut être prononcée par le ministre des travaux publics, après avis du conseil général des mines, sans préjudice de la responsabilité civile ou pénale encourue par les administrateurs.

Les électeurs devront être réunis, pour procéder à la nomination du nouveau conseil, au plus tard dans un délai de deux mois. Dans l'intervalle, la caisse sera gérée par un délégué du préfet.

Art. 18. — Les sociétés de secours actuellement existantes, et dont les statuts sont régulièrement approuvés par l'autorité administrative, conserveront leur organisation et leur mode de fonctionnement pour ce qui touche les obligations du présent titre, sauf dans les cas où leur transformation serait reconnue nécessaire par le ministre des travaux publics, sur l'avis du conseil général des mines.

Elles jouiront d'ailleurs des recettes prévues par l'article 6 qui précède.

Art. 19. — Les statuts pourront décider que le service des secours sera confié à une compagnie d'assurances.

Art. 20. — Les sociétés régulièrement constituées en conformité des articles qui précèdent bénéficieront des dispositions des lois sur les sociétés de secours mutuels et seront soumises aux obligations découlant de ces lois.

TITRE IV.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET RÉGLEMENTAIRES.

Art. 21. — Les pensions déjà acquises à un titre quelconque, dont le service incombe à l'exploitant, seront fournies comme précédemment, suivant les règlements particuliers de l'entreprise.

Art. 22. — Le montant des pensions en cours d'acquisition, dont le service incombe à l'exploitant, sera calculé par application des règlements ou des usages en vertu desquels ces pensions étaient précédemment accordées.

Si la rente acquise à raison des versements effectués en exécution de l'article 2 est inférieure au montant de la pension calculée comme il vient d'être dit, la différence restera à la charge de l'exploitant.

Il pourra être dérogé aux dispositions des deux paragraphes qui précèdent par des conventions librement intervenues entre les exploitants et leurs ouvriers ou employés.

Art. 23. — A partir de la mise en application de la présente loi, les caisses de prévoyance précédemment organisées avec le concours des ouvriers et employés en vue d'assurer des secours et de constituer des rentes temporaires, des pensions de retraites d'âge, d'invalidité ou d'accidents, fonctionneront exclusivement pour l'exécution des engagements antérieurement contractés par lesdites caisses en ce qui concerne tant les pensions acquises à

un titre quelconque que les pensions de retraites en cours d'acquisition.

Toutefois, dans le premier mois, les caisses assureront les secours et les soins aux malades en traitement.

Art. 24. — Les intéressés seront appelés à se prononcer, dans un délai maximum de six mois, sur les mesures à prendre à raison des engagements précités et sur le mode de réalisation des ressources nécessaires.

A défaut d'entente entre les exploitants, d'une part, et la majorité des ouvriers ou employés, d'autre part, les deux parties pourront décider que le règlement des mesures à prendre et la fixation des versements à opérer seront confiés à la commission arbitrale instituée par l'article 26 ci-après.

Si les exploitants et la majorité des ouvriers et employés ne peuvent se mettre d'accord dans le délai de six mois sus-indiqué, ni sur les mesures à adopter, ni sur le recours à la commission arbitrale, les tribunaux nommeront, à la requête de la partie la plus diligente, un liquidateur chargé d'assurer, au mieux des intérêts en présence, la liquidation de la caisse de prévoyance.

Le rapport du liquidateur sera soumis à l'homologation du tribunal.

Art. 25. — Tout ouvrier ou employé au profit duquel une pension de retraite d'âge ou d'invalidité est actuellement en cours d'acquisition sera dispensé de la retenue prescrite par l'article 2 s'il déclare, devant le maire de la commune de sa résidence, qu'il entend renoncer au bénéfice de cet article.

Il lui sera délivré récépissé de cette déclaration.

Dans ce cas, et pendant toute la durée de la renonciation, l'exploitant sera également dispensé du versement qui lui incombe aux termes du même article 2.

Art. 26. — La commission arbitrale prévue par l'article 24 sera composée de sept membres permanents, nommés :

Deux par le conseil général des mines;

Deux par la commission supérieure de la caisse nationale des retraites pour la vieillesse;

Deux par la cour d'appel de Paris, parmi les conseillers de la cour;

Un par la cour des comptes, parmi les conseillers de la cour.

La commission élira son président et son secrétaire; elle siégera au ministère des travaux publics; ses fonctions seront gratuites.

Le nombre des membres de la commission arbitrale sera porté à neuf par l'adjonction dans chaque affaire de deux membres

désignés : l'un par les exploitants, l'autre par la majorité des ouvriers employés.

La procédure se fera sans frais d'aucune sorte; tous actes, documents et pièces quelconques à produire seront dispensés du timbre et enregistrés gratis.

Art. 27. — Pour les différends qui naîtraient de l'exécution de la présente loi, et qui seraient déférés aux tribunaux civils, il sera statué comme en matière sommaire et jugé d'urgence.

Les intéressés bénéficieront de l'assistance judiciaire.

Tous actes, documents et pièces quelconques à produire seront dispensés du timbre et enregistrés gratis.

Les intéressés agissant en nom collectif seront représentés par un mandataire nommé par eux à la majorité des voix, sans préjudice, pour chacun d'eux, du droit d'intervention individuelle.

Art 28. — Le capital constitutif des rentes incombant soit aux exploitants, soit aux caisses de prévoyance, pourra être déposé, en totalité ou par annuités successives, à la caisse nationale des retraites pour la vieillesse, qui devra, en ce cas, inscrire les rentes au livret individuel de chaque ayant droit et en effectuer le payement à partir de l'âge fixé pour l'entrée en jouissance.

Art. 29. — Un règlement d'administration publique déterminera : la procédure à suivre pour l'introduction, l'instruction et la solution des affaires soumises à la commission arbitrale; le nombre, le mode de nomination et les attributions des auxiliaires de l'instruction; le mode de nomination du mandataire prévu à l'article 27, et d'une manière générale les mesures nécessaires à l'application des prescriptions de la présente loi.

Art. 30. — Les infractions aux dispositions de l'article 5, paragraphe 2, et des articles 15 et 23 seront punies d'une amende de 16 à 200 francs.

En cas de mauvaise foi, le chiffre de l'amende pourra être porté à 500 francs. Les infractions pourront être constatées, concurremment avec les officiers de police judiciaire, par les ingénieurs et contrôleurs des mines.

Art. 31. — Les exploitations de minières et carrières souterraines ou à ciel ouvert pourront être assimilées aux exploitations de mines pour l'application de la présente loi, en vertu de décrets rendus en conseil d'État, sur la proposition du ministre des travaux publics.

(N° 210)

[9 juillet 1894]

Pêche fluviale. — Vente et colportage du poisson en temps d'interdiction. — Certificats d'origine. — Instructions.

Monsieur le Préfet, par une circulaire du 30 octobre 1886, relative au colportage et à la vente du poisson en temps d'interdiction, un de mes prédécesseurs vous a prié de rappeler à MM. les maires et adjoints qu'ils ne doivent délivrer d'attestations d'origine qu'après avoir vérifié l'exactitude des déclarations des pêcheurs ou marchands, afin de savoir si le poisson qu'il s'agit de colporter et de vendre provient bien d'étangs ou de réservoirs.

Il résulte de l'examen des attestations d'origine du poisson vendu aux Halles centrales de Paris, pendant la dernière période d'interdiction, qu'un certain nombre de maires n'ont pas hésité à délivrer des certificats pour du poisson provenant de réservoirs mobiles connus sous les noms de boutiques à poisson, réserves, etc.

Peut-on considérer ces réservoirs mobiles comme étant compris au nombre de ceux prévus par l'article 30 de la loi du 15 avril 1829?

La négative ne paraît pas douteuse; si l'on se reporte, en effet, au texte de l'article et à la discussion parlementaire le concernant, il semble certain que, par le mot *réservoir*, le législateur a entendu désigner des étendues d'eau comparables à des étangs, à des fossés, à des canaux, et non des magasins mobiles qui ne sauraient, dès lors, être indiqués comme lieu d'origine. Les poissons qu'ils contiennent ne peuvent, par là même, être colportés ou vendus en temps prohibé.

Afin d'éviter le retour des abus signalés, je vous prie, monsieur le Préfet, d'insérer dans l'arrêté que vous avez à prendre chaque année, pour la réglementation de la pêche dans votre département, un article ainsi conçu :

« Le jour de la fermeture de la pêche, les détenteurs de poisson pêché en rivière et conservé dans des boutiques à poisson placées sur une rivière devront faire constater par un garde-pêche les quantités, poids et espèces de ce poisson; cet agent

dressera de cette contestation un procès-verbal dont il gardera l'original et dont une copie sera remise au détenteur.

« Il sera accordé un délai de huit jours, à l'expiration duquel les boutiques devront être retirées ou rester ouvertes et vides.

« Le colportage et la vente du poisson de cette provenance seront soumis aux règlements applicables au poisson d'étang, c'est-à-dire que le détenteur devra se faire délivrer, pendant le délai de huit jours accordé pour la consommation, un certificat d'origine par le garde-pêche qui aura fait la constatation le jour de la fermeture. »

D'autre part, pour accroître l'efficacité de ces dispositions, vous voudrez bien insérer à l'avenir, dans vos arrêtés d'autorisation de stationnement de boutiques à poisson sur une rivière navigable, la clause suivante :

« Dès la fermeture de la pêche, le permissionnaire devra faire immédiatement constater par un garde-pêche de l'État les quantités, poids et espèces de poissons contenus dans sa boutique ; le résultat des constatations faites sera consigné dans un procès-verbal dressé par les soins dudit garde qui en remettra une copie au permissionnaire, auquel un délai de huit jours sera accordé pour tirer sa boutique à terre ou la laisser à flot, mais ouverte et vide.

« Ladite boutique ne pourra être réaffectée à son usage de magasin à poisson que le jour même de l'ouverture de la pêche. »

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à chacun de MM. les ingénieurs en chef chargés d'un service de pêche.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
Louis Barthou.

(N° 211)

[30 juillet 1894]

Règlement d'administration publique, du 25 juillet 1894, pour l'exécution des articles 23, 24, 26 et 27 de la loi du 29 juin 1894.

Monsieur le Préfet, j'ai l'honneur de vous transmettre le règlement d'administration publique du 25 courant, rendu par

application de l'article 29 de la loi du 29 juin 1894 et publié au *Journal officiel* du 26 juillet.

Ce règlement édicte tout d'abord les dispositions nécessaires pour l'application des articles 23 et 24 de la loi, en spécifiant la procédure suivant laquelle un accord régulier peut s'établir entre les exploitants et les ouvriers ou employés pour la transformation des anciennes caisses et la procédure qui leur permettra de saisir la commission arbitrale; le règlement fixe ensuite quelques dispositions sur le fonctionnement de cette commission; il stipule enfin le mode de nomination du mandataire collectif prévu par l'article 27 de la loi.

Vous remarquerez, monsieur le Préfet, que le décret n'appelle l'administration à intervenir sur tous ces points que pour des transmissions à assurer (art. 14) ou des notifications à signifier (art. 21). Il s'agit essentiellement, en effet, dans tout cela, de règlement ou de transformation de droits privés; on était dans le domaine des relations privées; on devait rester sous l'empire des règles du droit privé, avec la sanction, en cas de dissentiment entre intéressés, des décisions des tribunaux civils. En dehors de ce qui touche à cet organisme spécial que constitue la commission arbitrale, le règlement ne devait donc se préoccuper que d'assurer la régularité des procédures, dans l'ordre d'idées qui vient d'être indiqué.

Si donc je n'avais à donner des instructions que pour les cas dans lesquels vos fonctions ou celles des ingénieurs des mines vous appelleront les uns et les autres à intervenir officiellement, je pourrais me dispenser de tout autre commentaire. Mais la transformation des antiques institutions de prévoyance dont nos mines avaient été jusqu'ici dotées ne laissera pas, dans la complexité de leurs statuts, de soulever de nombreuses questions sur lesquelles les intéressés voudront avoir votre avis. Dans d'autres cas, votre légitime influence ou celle des ingénieurs des mines pourra utilement s'exercer pour apaiser des discussions et éviter des conflits.

Tel est le motif pour lequel je crois utile de vous donner quelques explications sur les points principaux auxquels touchent tant le titre 4 de la loi du 29 juin 1894 que le règlement du 25 juillet. Je m'abstiendrai, toutefois, de toute interprétation sur des questions qui rentreraient spécialement dans la compétence des tribunaux judiciaires; il ne me paraîtrait pas séant de paraître empiéter sur leur domaine.

1. — La loi du 29 juin 1894 a classé toutes les institutions

de prévoyance en deux catégories : dans les unes, communément nommées *institutions patronales*, les ressources étaient à la charge exclusive de l'exploitant; les autres, que la loi et le décret du 25 juillet désignent sous le nom de *caisses*, étaient alimentées totalement ou partiellement par des retenues sur les salaires.

Toutes ces institutions doivent être nécessairement transformées, parce qu'elles ne peuvent plus fonctionner dans l'avenir comme elles ont fonctionné dans le passé. Désormais l'assurance contre la maladie et l'assurance contre la vieillesse ne peuvent être pratiquées sur les mines qu'en conformité des dispositions des titres III et II de la loi du 29 juin 1894; l'assurance contre l'accident reste seule libre, sous les réserves toutefois que j'ai indiquées dans ma circulaire du 30 juin (§ 2). Toute ancienne institution de prévoyance, qui avait pour objet d'assurer les intéressés contre la maladie ou contre la vieillesse, doit donc cesser de fonctionner pour l'avenir, sauf l'exception prévue à l'article 18 de la loi pour certaines sociétés de secours contre la maladie. Ne pourraient continuer que les institutions ayant exclusivement d'autres objets que ceux visés par la loi, celles notamment qui assureraient exclusivement contre les accidents.

2. — L'assurance contre la vieillesse se rencontre sous deux formes que la loi a assimilées. A côté des retraites d'âge, du type bien connu, on a pratiqué, et même beaucoup plus fréquemment, le système de la pension d'invalidité. On doit, à cet égard, distinguer l'invalidité qui résulte d'un accident, plus communément désignée aujourd'hui sous le nom d'incapacité de travail permanente, absolue ou partielle, de l'invalidité qui résulte de l'âge, de la fatigue et de l'usure générales.

Cette invalidité pouvait donner droit à pension dans des circonstances variables suivant les statuts; elle pouvait être constatée d'après les modes les plus divers, mais quand son principe était admis avec le caractère que je viens de dire, les pensions d'invalidité, au point de vue de la transformation des institutions de prévoyance, doivent être assimilées, en principe, à ce qu'on nomme communément des retraites d'âge. On doit les considérer comme des retraites de cette nature dont l'échéance, variable avec les circonstances, n'a pas été fixée statutairement à l'avance.

3. — La transformation des anciennes institutions a essentiellement pour objet de régler les droits acquis et les droits en

cours d'acquisition qui peuvent résulter du fonctionnement de l'institution dans le passé.

4. — Les droits acquis consistent dans des pensions, viagères ou temporaires, actuellement servies, sans distinguer à quel titre ces pensions ont été acquises : ici il n'y a pas lieu de séparer les pensions acquises à titre d'accident des retraites d'âge ou des pensions d'invalidité assimilées à ces retraites.

5. — Dans les droits en cours d'acquisition en faveur des ouvriers et employés actuellement valides, il n'y a lieu, au contraire, de retenir que ce qui concerne les retraites d'âge ou les pensions d'invalidité qui leur sont assimilées. Pour l'ouvrier actif, qui ne jouit d'aucune pension, la transformation de l'institution arrête tous droits en cours d'acquisition, de quelque nature qu'ils puissent être, au point de vue de l'assurance contre la maladie ou contre les accidents, dès l'instant que cet ouvrier n'est actuellement ni malade, ni blessé.

6. — Les institutions de la première catégorie, c'est-à-dire les *institutions patronales*, se transformeront d'après les règles des articles 21 et 22 de la loi, suivant ce que l'on a appelé le système de la superposition. Cela revient à dire que les avantages de l'ancienne institution continuent au profit de l'ouvrier et à la charge de l'exploitant, dans les conditions statutaires, pour ce qui concerne tant les droits acquis que ceux en cours d'acquisition tels que je viens de les définir.

L'article 22, paragraphe 3 de la loi, a bien prévu que des modifications pourraient être introduites dans ce régime par accord entre les intéressés; le règlement du 25 juillet ne s'est pas occupé de cette particularité; la loi n'a pas spécifié ici, comme elle l'a fait à l'article 24, que la majorité des ouvriers pouvait éventuellement stipuler valablement pour leur universalité. On reste donc sous l'empire des règles habituelles du droit commun.

Si, d'ailleurs, des contestations s'élèvent entre les intéressés sur la question de savoir s'il y a soit pensions acquises d'après l'article 21, soit pensions en cours d'acquisition d'après l'article 22, ou s'il n'y a eu dans le passé que de simples libéralités n'engageant pas aujourd'hui l'exploitant dans les termes desdits articles, c'est une question de fait, une interprétation de la loi comme des règlements d'une entreprise et de ses usages que pourra seul donner le tribunal civil, à la diligence des intéressés, agissant individuellement ou par le mandataire collectif de l'article 27 de la loi et du titre III du décret du 25 juillet.

En tous cas, ni la loi ni ce décret n'ont prévu que la commis-

sion arbitrale pût être saisie de questions intéressant les anciennes institutions patronales. Ce n'est que pour les caisses, c'est-à-dire les institutions de prévoyance du second genre, que cet organisme peut légalement fonctionner.

7. — La transformation de ces caisses doit s'opérer d'après les principes des articles 23 et 24 de la loi, et en suivant la procédure détaillée au titre Ier du décret du 25 juillet. C'est seulement en se conformant à ces prescriptions que la décision de la majorité des ouvriers et employés liera légalement leur universalité.

8. — L'approbation de ces dispositions comporte diverses observations utiles à mentionner ici.

9. — La procédure prévue au décret du 25 juillet met en jeu le *Conseil d'administration* de la caisse; il faut entendre par là, au cas où il n'y aurait pas d'organisme statutairement constitué sous ce nom, celui qui remplit les fonctions habituellement dévolues aux conseils d'administration de pareilles institutions.

10. — Vous remarquerez que l'article 4 du décret du 25 juillet donne le droit de vote aux femmes comme aux hommes.

En ne stipulant pas, comme à l'article 11 de la loi, que les électeurs devaient être français, le décret a voulu marquer implicitement que les étrangers pouvaient voter. La raison en est qu'il s'agit de vote d'ordre et de forme essentiellement privés, sur des droits privés et notamment sur des droits acquis; on ne pouvait pas admettre en de pareilles conjonctures l'exclusion des étrangers.

11. — Le décret du 25 juillet, après avoir organisé les divers votes qui interviennent suivant les circonstances, n'a rien dit, pas plus que la loi d'ailleurs, sur leur contentieux. Ce sont donc les principes généraux qui doivent être appliqués, et toutes contestations sur la validité de quelqu'une de ces opérations devraient être déférées à la juridiction ordinaire sous le bénéfice de l'article 27 de la loi.

12. — Des contestations pourront s'élever, d'un ordre analogue à celles que je mentionnais au paragraphe 6 pour les institutions patronales, sur la nature des avantages dont peuvent jouir les uns et qu'ont pu escompter les autres. Constituent-ils des engagements contractés par la caisse? Sont-ce de simples libéralités n'entraînant pas engagement pour elle?

Il appartient tout d'abord aux intéressés, agissant dans les formes prévues par le décret du 25 juillet, de résoudre la question par le nouveau règlement. Dans ces formes, ils ont légale-

ment la faculté de faire une novation et de résoudre souverainement, par le règlement arrêté pour l'avenir, toutes les contestations que le passé aurait pu soulever.

A défaut d'accord entre les intéressés, la question serait résolue soit par la commission arbitrale si on recourt à elle, soit par les tribunaux s'ils doivent être finalement saisis de la liquidation.

13. — Qu'il s'agisse d'institutions patronales ou de caisses, l'exploitant sera ou pourra être appelé à prendre, pour assurer leurs transformations, des engagements de nature variable ou de portée diverse qui ne laisseront pas d'avoir, en fait, de grandes analogies avec ceux prévus à l'article 5 de la loi du 29 juin 1894. Mais il est essentiel de remarquer que cet article ne s'applique pas en pareille occurrence. Son texte comme la place qu'il occupe dans la loi, indique de la façon la plus nette qu'il ne concerne que les conventions à faire dans l'avenir pour compléter le système du livret individuel du titre II de la loi, mais point les conventions faites dans le passé dont s'occupe le titre IV de la loi, pour les confirmer ou les transformer par suite de conventions spéciales se substituant aux anciennes.

Telles sont, monsieur le Préfet, les indications qu'il me paraissait utile de porter dès aujourd'hui à votre connaissance, au sujet de la transformation des anciennes institutions.

Si, sur quelque point spécial touchant ce sujet, ou ceux dont traitait ma circulaire du 30 juin, vous aviez besoin de renseignements complémentaires, je m'empresserais, sur votre demande, de vous les transmettre.

En dehors du règlement que je vous adresse aujourd'hui et que nécessitait le titre IV de la loi du 29 juin 1894, il a paru utile de compléter la loi par un autre règlement d'administration publique, relatif à la constitution des retraites et au service des livrets individuels, dont la loi s'occupe dans son titre II. Il faut, en effet, combiner les dispositions de la nouvelle loi avec celles de la loi du 20 juillet 1886 et du décret du 28 décembre 1886, qui fixent le régime de la caisse nationale des retraites pour la vieillesse. Je pense pouvoir vous adresser à bref délai ce règlement qui assurera l'application simple et commode d'un régime qui, à défaut, risquerait peut-être d'être trop complexe.

J'adresse directement ampliation aux ingénieurs des mines de la présente circulaire.

Je vous en transmets un nombre d'exemplaires suffisant pour

que vous puissiez, en outre, la faire distribuer à tous les exploitants de votre département.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Louis BARTHOU.

Décret du 25 juillet 1894, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 29 juin 1894.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Vu la loi du 29 juin 1894 sur les caisses de secours et de retraite des ouvriers mineurs, et notamment l'article 29, ainsi conçu : « Un règlement d'administration publique déterminera la procédure à suivre pour l'introduction, l'instruction et la solution des affaires soumises à la commission arbitrale; le nombre, le mode de nomination et les attributions des auxiliaires de l'instruction; le mode de nomination du mandataire prévu à l'article 27 et, d'une manière générale, les mesures nécessaires à l'application des prescriptions de la présente loi »;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

TITRE Ier.

DE LA TRANSFORMATION DES ANCIENNES CAISSES ET DU RECOURS A LA COMMISSION ARBITRALE.

Art. 1er. — Dans le délai d'un mois à partir de la promulgation du présent décret, le conseil d'administration de chacune des caisses de prévoyance mentionnées dans l'article 23 de la loi du 29 juin 1894 arrête, l'exploitant entendu, un projet de règlement sur les mesures à prendre à raison des engagements antérieurs de la caisse et sur le mode de réalisation des ressources nécessaires.

Ce projet est notifié à l'exploitant.

Art. 2. — Si l'exploitant donne son adhésion au projet de règlement proposé, il en fait afficher le texte, pendant une semaine, aux lieux habituels pour les avis donnés aux ouvriers.

Pendant le même délai, il est ouvert, au siège habituel du

conseil d'administration, un registre où tous les intéressés peuvent consigner leurs observations.

Si, à la suite de cette enquête, l'accord s'établit entre l'exploitant et le conseil d'administration sur des modifications à introduire dans le projet de règlement, le texte est amendé en conséquence et affiché de nouveau, à la diligence de l'exploitant, pendant une semaine, comme il est dit au paragraphe 1er.

Le texte définitif est soumis au vote des ouvriers et employés dans les formes prescrites aux articles 4 à 6 ci-après.

Art. 3. — Faute par le conseil d'administration d'avoir notifié son projet de règlement à l'exploitant dans le délai d'un mois, l'exploitant peut dresser et notifier au conseil d'administration, dans un délai maximum de deux semaines, le projet de règlement qu'il entend proposer.

Ce projet est soumis à l'instruction réglée par l'article 2.

Art. 4. — Ont droit de voter les ouvriers et anciens ouvriers, employés et anciens employés du fond et du jour, majeurs, des deux sexes, qui ont sur la caisse, à raison de son fonctionnement dans le passé, soit des droits acquis, soit des droits en cours d'acquisition, et ceux qui seraient appelés, s'il y a lieu, par le règlement, à contribuer à la constitution des ressources nécessaires au fonctionnement de la caisse dans l'avenir.

Art. 5. — Le conseil d'administration dresse la liste des personnes ayant droit de voter, fixe les jours, lieu et heure du vote pour chaque section, et désigne la section chargée de centraliser les résultats du vote.

Le jour choisi ne peut être qu'un dimanche.

La liste et l'avis de convocation sont affichés, une semaine au moins à l'avance, par les soins de l'exploitant, aux lieux habituels pour les avis donnés aux ouvriers et employés.

Les réclamations concernant la liste sont adressées au conseil d'administration, qui opère les rectifications nécessaires.

Art. 6. — Le vote a lieu au scrutin secret, par oui ou par non.

Chaque bureau est présidé par un membre du conseil d'administration de la caisse, commis à cet effet par celui-ci et désigné dans l'avis de convocation.

A défaut d'un de ses membres, le conseil peut désigner un des votants de la section pour présider le bureau.

Le président est assisté du plus âgé et du plus jeune des votants présents au moment de la formation du bureau.

Aussitôt après avoir été proclamés, les résultats du vote de

chaque section sont transmis à la section centrale, dont le président proclame le résultat général.

Ce résultat est immédiatement affiché comme il est dit à l'article 2.

Chaque bureau dresse en double exemplaire le procès-verbal de ses opérations; il y consigne, outre ses observations, les réclamations qui lui ont été présentées.

Procès-verbal spécial est dressé, par le bureau de la section centrale, pour la proclamation du résultat général.

Art. 7. — Le règlement n'est définitivement adopté que s'il a réuni la majorité absolue des personnes inscrites sur la liste.

Art. 8. — Le règlement adopté est certifié, en triple exemplaire, par le conseil d'administration de la caisse et par l'exploitant.

Un exemplaire est déposé au greffe de la justice de paix du siège principal de l'exploitation, un autre est conservé par l'exploitant, et un troisième par le conseil d'administration.

Art. 9. — Si, dans un délai d'une semaine à partir de la notification qui lui est faite d'après l'article 1er, l'exploitant n'a pas donné son adhésion au règlement proposé par le conseil d'administration ou aux modifications introduites après l'enquête prescrite par l'article 2, les inscrits sont appelés par le conseil d'administration de la caisse, au moyen d'un avis affiché à la diligence de l'exploitant, une semaine d'avance et dans les formes prescrites aux articles 4 à 6, à voter sur le recours à la commission arbitrale.

Il en est de même si le règlement proposé, soit par le conseil d'administration, soit, à son défaut, par l'exploitant, n'a pas été ratifié par la majorité des inscrits.

Art. 10. — Une heure, au moins, avant qu'il soit procédé, dans aucune des sections de vote, à la clôture du scrutin, l'exploitant remet, sous pli cacheté, au bureau de la section centrale une déclaration faisant connaître s'il accepte ou non le recours à la commission arbitrale.

Le pli est ouvert immédiatement après la proclamation du résultat général.

La déclaration, dûment paraphée par le bureau, est mentionnée au procès-verbal auquel elle demeure annexée.

Art. 11. — En cas d'accord sur le recours à la commission arbitrale, et dans la semaine qui suit la proclamation du résultat général du scrutin, l'exploitant notifie, par écrit, au conseil d'administration de la caisse, le nom du membre de la commis-

sion qu'il est appelé à désigner aux termes de l'article 26 de la loi du 29 juin 1894.

L'élection du membre qui doit, aux termes du même article, être désigné par la majorité des ouvriers et employés, a lieu à la majorité absolue, suivant les formes prescrites aux articles 4 à 6 du présent règlement.

Si le premier tour de scrutin n'a pas donné de résultats, il est procédé, le dimanche suivant, à un deuxième tour où l'élection a lieu à la majorité relative.

Art. 12. — En cas de décès ou de démission du membre élu par les inscrits, il est procédé à son remplacement, au plus tard dans le délai d'un mois, par voie d'élection, conformément à l'article précédent.

En cas de décès ou de démission du membre désigné par l'exploitant, celui-ci notifie, dans le même délai, tant au Ministre des travaux publics qu'au conseil d'administration de la caisse, le nom du membre choisi par lui pour remplacer le membre décédé ou démissionnaire.

Art. 13. — Nul ne peut être désigné comme membre de la commission arbitrale s'il n'est Français, jouissant de ses droits civils et politiques.

Art. 14. — Dans les cas de recours à la commission arbitrale, le conseil d'administration de la caisse transmet, sous bordereau récapitulatif, au sous-préfet :

1° Les statuts de la caisse, en vigueur au moment de la promulgation de la loi;

2° La situation active et passive de la caisse, en recettes et en dépenses, pendant les dix derniers exercices;

3° Le compte rendu des opérations de la caisse, à cette date;

4° Le texte des diverses propositions de règlement rejetées par les intéressés;

5° La notification adressée au conseil par l'exploitant, à l'effet de désigner le membre appelé par celui-ci à siéger à la commission arbitrale;

6° L'original des procès-verbaux de toutes les opérations de vote auxquelles il a été procédé en vertu des articles précédents; ensemble tous les documents relatifs à ces opérations.

Le sous-préfet donne récépissé du dépôt et le transmet au préfet, qui l'envoie au Ministre des travaux publics.

TITRE II.

DE LA COMMISSION ARBITRALE.

Art. 15. — Le Ministre des travaux publics fait procéder par le conseil général des mines à la nomination de deux membres permanents de la commission arbitrale et provoque, par l'intermédiaire des ministres compétents, la nomination des autres membres.

Dès qu'il a reçu avis de toutes les nominations, il convoque les membres permanents et invite la commission à se constituer.

La composition et la constitution de la commission sont, par les soins du Ministre des travaux publics, insérées au *Journal officiel*.

Art. 16. — En cas de décès ou de démission de l'un des membres de la commission, le Ministre des travaux publics est immédiatement avisé par le président. Il est pourvu, suivant les formes prévues au présent décret, au remplacement du membre décédé ou démissionnaire.

Art. 17. — Un ingénieur des mines, désigné par le Ministre des travaux publics, est attaché à la commission comme secrétaire adjoint, avec voix consultative.

Un chef ou un sous-chef de bureau du Ministère des travaux publics, également désigné par le Ministre, est chargé de la tenue des écritures et de la conservation des archives.

Art. 18. — Le Ministre des travaux publics peut, sur la demande du président, adjoindre, pour chaque affaire, à la commission, en qualité d'auxiliaires de l'instruction, en vue de procéder à toutes enquêtes, constatations et vérifications de comptes, deux ingénieurs des mines et deux fonctionnaires de l'administration des finances, désignés par le Ministre des finances.

Art. 19. — La commission peut entendre toutes personnes et ordonner toutes enquêtes, vérifications et autres mesures d'instruction, soit par un de ses membres, soit par un des auxiliaires mentionnés à l'article précédent.

Art. 20. — La commission ne peut statuer valablement qu'en nombre impair et lorsque cinq au moins de ses membres participent à la décision.

Si le nombre des membres présents est pair, le sort décide lequel des membres permanents doit s'abstenir.

Art. 21. — Les décisions sont notifiées en la forme administrative, tant à l'exploitant qu'au conseil d'administration de la

caisse; elles sont portées à la connaissance du Ministre des travaux publics. La décision définitive sur le fond est, en outre, affichée par les soins de l'exploitant, aux lieux habituels pour les avis donnés aux ouvriers et employés; il en est déposé une expédition au greffe de la justice de paix que cette décision aura indiquée.

TITRE III.

DU MANDATAIRE COLLECTIF.

Art. 22. — Lorsque, par application de l'article 27, paragraphe 4, de la loi du 29 juin 1894, plusieurs intéressés veulent constituer un mandataire unique pour les représenter devant les tribunaux civils, ils présentent, à cet effet, au juge de paix du canton où se trouve le siège principal de l'exploitation de la mine, une requête signée de chacun d'eux indiquant la nature et les circonstances du différend ainsi que les noms, prénoms et domiciles de tous les signataires.

Art. 23. — Le juge de paix convoque les intéressés à l'effet d'élire leur mandataire collectif.

Les convocations sont faites par avis collectif affiché à la porte de la mairie du siège principal de l'exploitation, deux semaines au moins avant la réunion. Elles indiquent le jour, l'heure, le lieu et l'objet de la séance.

Art. 24. — Les intéressés peuvent se faire représenter par un fondé de pouvoirs, sans que le même mandataire puisse être porteur, au plus, de dix pouvoirs.

Art. 25. — Il est dressé, par les soins du juge de paix, une liste d'émargement d'après les énonciations de la requête.

Art. 26. — Le juge de paix préside la réunion. Avant l'ouverture du scrutin, il délivre à chaque intéressé un nombre de bulletins de vote paraphés, revêtus du timbre de la justice de paix, égal au nombre de voix dont celui-ci dispose soit en son nom personnel, soit comme fondé de pouvoirs.

Il appelle auprès de lui, comme assesseurs, le plus âgé et le plus jeune des signataires présents, et déclare le scrutin ouvert. Le bureau vérifie, d'après les signatures apposées au bas de la requête, tant les émargements que les pouvoirs, prononce la clôture du scrutin, procède au dépouillement et proclame le résultat de l'élection.

Art. 27. — Nul n'est élu mandataire collectif s'il n'a réuni la majorité absolue des intéressés ayant signé la requête.

Art. 28. — Le juge de paix dresse, en double exemplaire, un procès-verbal des opérations du scrutin. Ce procès-verbal contient la reproduction de la requête; il relate les observations et réclamations qui se seraient produites relativement aux opérations de vote. L'un des exemplaires est déposé au greffe de la justice de paix, l'autre est remis au mandataire élu et lui tient lieu de pouvoir.

Art. 29. — Nul ne peut être choisi comme mandataire collectif s'il n'est Français, jouissant de ses droits civils et politiques.

Art. 30. — Le Ministre des travaux publics et le Ministre de la justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 25 juillet 1894.

CASIMIR-PERIER.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,

Louis BARTHOU.

PERSONNEL

(N° 212)

Juillet 1894.

I. — INGÉNIEURS

1° HONORARIAT.

Décret du 18 *juillet* 1894. — **M. de Lahougue** (Casimir), Ingénieur en Chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 20 juillet 1894, prend le titre d'Inspecteur général honoraire.

Idem. — **M. Jenner**, Ingénieur en Chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er août 1894, prend le titre d'Inspecteur général honoraire.

2° NOMINATION.

Arrêté du 9 *juillet* 1894. — **M. Delon** (Fabien), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, à Figeac, est nommé Sous-Ingénieur, pour prendre rang à dater du 1er août 1894.

3° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 5 juillet 1894. — **M. Cosserat**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur principal au service central de la voie, à la résidence de Paris.

4° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 29 juin 1894. — **M. Pierre**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, en congé avec traitement entier pour raisons de santé, est mis en disponibilité avec demi-traitement.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. Bertin (Stanislas), Sous-Ingénieur	7 juill. 1894
M. Cadeau (Charles), Iugénieur ordinaire de 1re classe	17 juill. 1894
M. de Lahougue, Ingénieur en Chef de 1re classe.	20 juill. 1894
M. Jenner, Ingénieur en Chef de 1re classe . . .	1er août 1894
M. Scherer (Louis), Ingénieur en Chef de 2e classe	1er août 1894
M. de Rey-Pailhade, Ingénieur ordinaire de 1re classe	1er août 1894
M. Navereau (Eugène), Sous-Ingénieur.	1er août 1894
M. Désormos (Gustave), Sous-Ingénieur.	1er août 1894
M. Morisson dit Lacombe, Sous-Ingénieur. . . .	1er août 1894
M. Antonetti (Joseph), Sous-Ingénieur.	1er août 1894
M. Rosaire (Gustave), Sous-Ingénieur.	1er août 1894

M. Rosaire est d'ailleurs maintenu en fonctions, par application de l'article 47 du Décret du 9 novembre 1853.

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Evrard (Joseph), Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	4 juill. 1894

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 25 *juin* 1894. — **M. Delebecque**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Thonon, est nommé Collaborateur adjoint au service de la Carte géologique détaillée de la France.

Idem. — **M. Picard** (Edouard), Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence d'Alger, au service ordinaire et maritime de la circonscription de l'Ouest du département d'Alger et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Blidah à Berrouaghia et d'Alger à Oran, est attaché, en outre, au service du Contrôle des études et travaux de la ligne de Berrouaghia à Boghari (**M. Godard**, Ingénieur en Chef).

Arrêté du 26 *juin.* — Un service de Contrôle est créé pour les études du chemin de fer de Chorges à Barcelonnette.

Ce service est confié à **M. Robert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Digne.

La ligne de Chorges à Barcelonnette est rattachée au 4e arrondissement du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **Robert** (N..., Ingénieur ordinaire à Barcelonnette).

Arrêté du 27 *juin.* — **M. Matet** (Charles), Conducteur principal attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer d'Oloron à Bedous et à la frontière d'Espagne, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Oloron et attaché, en outre, au service hydrométrique du bassin de l'Adour — 4e section, en remplacement de **M. Guiotton**, appelé à un autre service.

M. Matet remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Décision du 29 *juin.* — I. Sont admis à la 1re classe, les Élèves-Ingénieurs de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Troté** (Albert),
Guiffart (Armand),
Couturier (Paul),
Margaine (Alfred),
MM. **Bourgeois** (Désiré),
Mazerolle (Louis),
Tinardon (Maurice),
Blaise (Henry).

II. Sont admis à la 2e classe, les Élèves-Ingénieurs de 3e classe dont les noms suivent :

MM. **Labeille** (Paul),
Pocard-Kerviler (Georges),
Jomier (Gaston),
Porché (Georges),
MM. **Ader** (Henri),
Castaing (Jules),
Candelier (Charles),
Rogie (Georges).

Arrêté du 5 juillet. — M. **Massé**, Ingénieur en Chef de 2e classe, à Vannes, est chargé du service ordinaire et maritime du département de la Somme, en remplacement de M. **de Lahougue**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Willotte** (Henri), Ingénieur en Chef de 2e classe, détaché au service des Travaux hydrauliques du port militaire de Brest et remis, par l'Administration de la Marine, à la disposition du Ministère des Travaux publics, est chargé du service ordinaire et du service martime du département du Morbihan et du service du canal de Nantes à Brest — 2e section, en remplacement de M. **Massé**.

Idem. — Les services ci-après désignés sont replacés dans les attributions de M. **Canat**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Grenoble, savoir :

1° Service ordinaire du département de l'Isère — arrondissement du Sud ;

2° Service du chemin de fer de Saint-Georges de Commiers à la Mure, avec embranchement de la Motte d'Aveillans à Notre-Dame de Vaulx (M. **Bérard**, Ingénieur en Chef). — Liquidation d'entreprises.

M. **Canat** reste d'ailleurs chargé du 5e arrondissement du Contrôle de la voie et des bâtiments du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Idem. — Le Contrôle de l'exploitation des gares maritimes et des voies ferrées du port de Bordeaux dépendant de la Compagnie d'Orléans (voies des quais de la rive droite de la Garonne, gares maritimes du quai de Queyriès et du quai de Lormont, raccordement maritime dit *de la Jaunie* est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général Directeur du Contrôle du chemin de fer d'Orléans.

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé du service maritime du département de la Gironde, à Bordeaux.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale du chemin de fer d'Orléans, à Paris.

L'Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale du même réseau, à Bordeaux.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Bordeaux, du 2e arrondissement du service maritime du département de la Gironde.

Trois Conducteurs des Ponts et Chaussées, attachés au service maritime et désignés par l'Ingénieur en Chef du Contrôle.

Surveillance commerciale et police.

1° Un Commissaire de surveillance administrative, attaché à la résidence de Bordeaux, au service du chemin de fer d'Orléans (M. Couëtu).

Voies ferrées dans les limites du port. — Surveillance commerciale.

Voies ferrées en dehors des limites du port (raccordement maritime dit de la Jaunie).

Surveillance commerciale et police.

2° Les officiers et maîtres de port de Bordeaux.

Voies ferrées dans les limites du port. — Police.

Arrêté du 5 juillet. — Le Contrôle de l'exploitation des voies ferrées du port de Bordeaux dépendant de la Compagnie du Midi et de la Compagnie du Médoc (voies de la gare maritime de Brienne à partir de l'alignement des façades du quai de Paludate; voies des quais de la rive gauche de la Garonne et du bassin à flot : raccordement maritime de la gare Saint-Louis avec le bassin), est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général, Directeur du Contrôle des chemins de fer du Midi.

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé du service maritime du département de la Gironde, à Bordeaux.

Contrôle commercial.

L'Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer du Midi, à Paris.

L'inspecteur particulier de l'exploitation commerciale du même réseau, à Bordeaux.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Bordeaux, du 2e arrondissement du service maritime du département de la Gironde.

Trois Conducteurs des Ponts et Chaussées, attachés au service maritime et désignés par l'Ingénieur en Chef du Contrôle.

Surveillance commerciale et police.

1° Un Commissaire de surveillance administrative, attaché à la résidence de Bordeaux, au service des chemins de fer du Midi (M. **Taris**).

Voies ferrées dans les limites du port. — Surveillance commerciale.

2° Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer du Médoc, à Bordeaux (M. **Duprat**).

Voies ferrées en dehors des limites du port (raccordement maritime de la gare Saint-Louis et du bassin à flot).

Surveillance commerciale et police.

3° Les officiers et maîtres de port de Bordeaux.

Voies ferrées dans les limites du port. — Police.

Arrêté du 9 juillet. — M. **Martin** (François), Conducteur principal, attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service de la 4e section de la navigation de la Loire, est chargé, à la résidence de Nantes, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du même département et du 7e arrondissement du service de la 3e section de la navigation de la Loire, en remplacement de M. **Navereau**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Martin** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Décision du 17 juillet. — M. **Brulé** (Eugène), Conducteur principal à Romorantin, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Sud du département de Loir-et-Cher, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur ordinaire **Thérel**.

Arrêté du 17 juillet. — M. **Claise**, Ingénieur ordinaire de

2e classe, attaché, à la résidence de Charleville, au service du canal de l'Est-branche-Nord et au Contrôle des études du chemin de fer de Liart à Mézières, est attaché, en outre, au service de liquidation des entreprises et des opérations de bornage de la ligne d'Hirson à Amagne (**M. Rigaux**, Ingénieur en Chef).

Décision du 21 *juillet.* — **M. Leloutre**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Oran, est chargé, en outre, de l'intérim du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer compris dans le département d'Oran, jusqu'à la désignation du successeur de **I. Colin de Verdière**, Ingénieur des Mines.

Arrêté du 21 *juillet.* — Les limites séparatives du service spécial de Contrôle des lignes dans Paris et des services de Contrôle des réseaux voisins sont fixées comme il suit :

POINTS DE CONTACT.		LIMITES.
Batignolles voyageurs.	Voies principales. . . .	*Disque avancé* n° 54. — (Dernier signal avancé de la gare Saint-Lazare à la sortie du tunnel des Batignolles.)
	Voies de jonction avec le dépôt	*Signal carré jaune* n° 4. — (Signal couvrant la jonction avec la voie principale paire.)
Batignolles marchandises.	Extrémité ouest du faisceau des quatre voies de la Ceinture	*Signal carré ouest* n° 91. — (Signal placé à 25 mètres environ au delà de l'aiguille extrême de ce faisceau de voies et commandant la sortie de celui-ci vers les voies de l'ouest.)
	Voie reliant les voies de l'Ouest à celles de la Ceinture, près du pont sur l'avenue de Clichy. .	*Signal carré* n° 2. — (Signal protégeant l'aiguille de jonction avec les voies de la Ceinture.)
Grenelle	Raccordement de la gare avec la ligne du Champ-de-Mars.	*Signal carré* n° 102. — (Signal protégeant la jonction des voies du raccordement avec celles de la gare avant toute liaison avec celles-ci.)
Raccordement de Vaugirard.	Jonction des voies principales avec le raccordement.	*Talon de l'appareil* n° 2. — (Appareil terminant la jonction sur la voie en cul-de-sac parallèle aux voies principales.)
Ouest-Ceinture.		*La partie supérieure de la gare* (lignes de Bretagne) dépend du contrôle de l'Ouest; *la partie inférieure* (lignes de Ceinture) du contrôle des lignes dans Paris.

POINTS DE CONTACT.		LIMITES.
Raccordement d'Ivry.	Jonction avec la ligne d'Orléans	*Disque avancé n° 11.* — (Signal avancé de la bifurcation d'Ivry, situé près de la jonction du raccordement avec les voies de la gare de Paris-Ivry.)
La Râpée-Bercy.	Extrémité ouest du faisceau des quatre voies de la Ceinture	*Signal carré n° 5.* — Ceinture. — Signal placé près de l'aiguille extrême du faisceau de voies et commandant l'entrée sur ce faisceau des trains venant de Paris-Bercy.)
Bel-Air.	Raccordement de la Ceinture avec la ligne de Vincennes.	*Signal carré n° 4.* — (Signal carré protégeant la bifurcation voisine du pont Daumesnil.)
Aubervilliers. . .	Raccordement de la Plaine-Saint-Denis. . . .	*Talon de l'aiguille n° 57.* — (Extrémité vers l'est du faisceau des voies de la compagnie du Nord longeant la gare d'Aubervilliers.)
Raccordement de la Ceinture avec les gares de la Chapelle et de la Villette.	Branche se dirigeant vers la gare de la Chapelle.	*Signal carré n° 12 bis.* — (Signal protégeant la jonction de ces voies avec le raccordement appartenant aux compagnies du Nord et de l'Est.)
	Branche se dirigeant vers la gare de la Villette	*Talon de la bifurcation* reliant cette branche au raccordement des compagnies du Nord et de l'Est.
Raccordement de la Ceinture avec la gare du Nord.	Voies principales près du pont Marcadet.	*Disque avancé n° 1.* — (Signal avancé de la bifurcation dite des *deux branches*, situé au delà de la gare du pont Marcadet et après la bifurcation des voies des trains-tramways et de celles de la Ceinture.)

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er août 1894.

La délimitation fixée par le présent arrêté, en ce qui concerne la gare de Grenelle n'est d'ailleurs adoptée qu'à titre provisoire.

Arrêté du 21 juillet. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Vitry-le-François à Lérouville, comprise entre Blesme et Revigny, ainsi que du raccordement militaire de Blesme (réseau de l'Est), est rattaché, savoir :

I. *Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments.*

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire (Nancy).

II. *Pour le Contrôle de l'exploitation et de la traction.*

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire (Nancy).

III. *Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale.*

A la 1re circonscription d'Inspecteur particulier (Paris).

IV. *Pour la surveillance administrative.*

Au Commissariat de Vitry-le-François.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

26 *juin* 1894. — M. **Laizé** (François), Commis, Concours de 1887, n° 7, Eure, service ordinaire.

30 *juin*. — M. **Louis** (Albert), Concours de 1883, n° 249, Vosges, service ordinaire.

3 *juillet*. — M. **Vidal** (Louis), Concours de 1892, n° 31, Haute-Vienne, service ordinaire.

12 *juillet*. — M. **Ducq** (Joseph), Commis, Concours de 1893, n° 25, Basses-Pyrénées, service ordinaire.

13 *juillet*. — M. **Raffi** (Louis), Concours de 1892, n° 19, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Bône.

16 *juillet*. — M. **Baron** (Henri), Commis, Concours de 1893, n° 35, Maine-et-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. **Dupin** (Théodore), Commis, Concours de 1893, n° 39, Loir-et-Cher, service ordinaire.

16 *juillet.* — M. **Brieussel** (Victor), Commis, Concours de 1893, n° 40, Seine-Inférieure, service de la 4e section de la navigation de la Seine.

Idem. — M. **Piraux** (Jules), Commis, Concours de 1893, n° 47, Seine-Inférieure, service de la 4e section de la navigation de la Seine.

Idem. — M. **de Goulezre** (Joseph), Commis, Concours de 1893, n° 49, Finistère, service ordinaire.

Idem. — M. **Michel** (Ernest), Commis, Concours de 1893, n° 50, Haute-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. **Palu** (Arnaud), Commis, Concours de 1893, n° 21, Charente-Inférieure, service ordinaire.

Idem. — M. **Gilles** (Charles), Commis, Concours de 1893, n° 32, Maine-et-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. **Guillemin** (Henri), Commis, Concours de 1893, n° 43, Marne, service vicinal.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Claude** (Ferdinand), Commis, Concours de 1893, n° 53, Aube, service municipal de la ville de Troyes.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Prestat** (Jules), Commis, Concours de 1893, n° 54, Seine-et-Marne, service de la navigation de la Seine (1re Section — 1re Division).

Idem. — M. **Bluzat** (Baptiste), Commis, Concours de 1893, n° 55, Corrèze, service ordinaire.

Idem. — M. **Bares** (Joseph), Commis, Concours de 1892, n° 93, Ariège, service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons, à Foix.

17 *juillet.* — M. **Chailly** (Jules), Commis, Concours de 1893, n° 48, Marne, service vicinal.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

28 *juillet.* — M. **Toubert** (Charles), Commis, Concours de 1885, n° 4, Pyrénées-Orientales, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

23 *juillet* 1894. — **M. Poisson** (Arthur), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable, est remis en activité. Il conserve ses fonctions d'Architecte-voyer de la ville de Mayenne.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — **M. Penteux** (Fernand), Conducteur de 4e classe employé, dans le département du Calvados, au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité), est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole dans le département de la Manche.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — **M. Breton** (Eugène), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole dans le département de Vaucluse.

Il est placé dans la situation de service détaché.

24 *juillet.* — **M. May** (Guislain), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, est autorisé à accepter les fonctions de Secrétaire de la Chambre de commerce de Dunkerque.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉS.

19 *juillet* 1894. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, sur sa demande, pour affaires personnelles, à **M. Genet** (Alexandre), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Haute-Vienne, au service de liquidation des travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche.

24 *juillet.* — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, sur sa demande, pour affaires personnelles à **M. Nourisson** (Benoit), Conducteur de 4e classe, détaché au service vicinal du département du Puy-de-Dôme.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

16 *juillet* 1894. — **M. Brun** (Jules), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la construction du chemin de fer San Carlos-Mérida, à la résidence de Maracaïbo (Vénézuéla).

23 *juillet*. — **M. Haubert** (Jules), Conducteur de 1re classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à conserver son emploi au service des travaux de la ligne de la Brohinière à Dinan, à la résidence de Rennes.

Idem. — **M. Guéroult** (Auguste), Conducteur de 1re classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à conserver son emploi au service des travaux de la ligne de Carentan à la Haye-du-Puits, à la résidence de la Haye-du-Puits (Manche).

Idem. — **M. Guillard** (Jules), Conducteur de 1re classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à conserver son emploi de Chef de section au service des travaux de la ligne des Invalides aux Moulineaux, à la résidence de Paris.

Idem. — **M. Leroy** (Adolphe), Conducteur de 1re classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à conserver son emploi au service des travaux de la ligne de Dieppe au Havre, à la résidence de Rouen.

Idem. — **M. Moysan** (Adolphe), Conducteur de 2e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à conserver son emploi de Chef de comptabilité de la construction, à la résidence de Paris.

Idem. — **M. Charpentier** (Charles), Conducteur de 2e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de

l'Ouest (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à conserver son emploi de Chef de section au service des travaux de la ligne des Invalides aux Moulineaux, à la résidence de Paris.

23 *juillet*.— **M. Cassin** (Paul), Conducteur de 3e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à conserver son emploi de Chef de section des travaux de la ligne de Dieppe au Havre, à la résidence de Paris.

Idem. — **M. Legrain** (Eugène), Conducteur de 3e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à conserver son emploi de Sous-Chef de section des travaux de la ligne d'Avranches à Domfront, à la résidence de Barenton.

Idem. — **M. Rotereau** (Joseph), Conducteur de 3e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à conserver son emploi de Chef de section adjoint aux travaux de la ligne de la Brohinière à Dinan, à la résidence de Rennes.

Idem. — **M. Bonnet** (Eugène), Conducteur de 3e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à conserver son emploi de Chef de section des travaux de la ligne de Fougères à Saint-Hilaire du Harcouët, à la résidence de Fougères.

Idem. — **M. Isambert** (Louis), Conducteur de 3e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à conserver son emploi de Sous-Chef de section des travaux de la ligne des Invalides aux Moulineaux, à la résidence de Paris.

5e DISPONIBILITÉ.

24 *juillet* 1894. — **M. Brunet** (Henri), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Oise, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, pendant un an.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. Rivière (Lucien), Conducteur principal, chargé des fonctions d'Ingénieur ordinaire, Gers, service ordinaire et service hydrométrique du bassin de la Save, du Gers et de la Baïse	1er août 1894
M. Rivière est d'ailleurs maintenu en fonctions jusqu'à la désignation de son successeur.	
M. Giraud (Médéric), Conducteur principal, Charente-Inférieure, service maritime.	1er août 1894
M. Bertrand (Lucien), Conducteur principal, Rhône, service de la navigation du Rhône	1er août 1894
M. Dossat (Pierre), Conducteur principal, Hautes-Pyrénées, service hydrométrique du bassin de la Neste.	1er août 1894
M. Fittère. (Victor), Conducteur principal, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.	1er août 1894
M. Dupuy (Louis), Conducteur de 1re classe, Basses-Pyrénées, service ordinaire.	1er août 1894
M. Barthélemy (Alexis), Conducteur de 1re classe, Haute-Garonne, service ordinaire	1er août 1894
M. Pechméja (Baptiste), Conducteur de 1re classe, Lot, service ordinaire.	1er août 1894
M. Vaissac (Cyprien), Conducteur de 1re classe, Aveyron, service ordinaire.	1er août 1894
M. Henry (François), Conducteur de 1re classe, Tarn, service de la navigation du Tarn.	1er août 1894
M. Rapinet (Pierre), Conducteur de 1re classe, Haute-Vienne, service ordinaire	1er août 1894
M. Michel (Joseph), Conducteur de 1re classe, Lozère, service ordinaire.	1er août 1894
M. Dunoyer (Henri), Conducteur de 1re classe, Jura, service ordinaire	1er août 1894
M. Hervo (Emile), Conducteur de 3e classe, Vosges, service ordinaire	1er août 1894
M. Fournier (Raudolphe), Conducteur de 4e classe, Haute-Saône, en congé renouvelable, à Lure	1er août 1894
M. Trévelot (Honoré), Conducteur principal, Ardennes, service du canal de l'Est-branche Nord	1er sept. 1894

Date d'exécution.

M. Gros (Achille), Conducteur principal, Pyrénées-Orientales, service ordinaire . . . . . 1er sept. 1894

M. Ravaux (Arsène), Conducteur principal, Seine-Inférieure, service maritime — 1re section. 1er sept. 1894

M. Avrilleaud (Ernest), Conducteur principal, Charente-Inférieure, service ordinaire et service maritime. . . . . 1er sept. 1894

M. Patris (Louis), Conducteur principal, Charente-Inférieure, service ordinaire et service maritime . . . . . 1er sept. 1894

M. Bousquet (Aristide), Conducteur de 1re classe, Lot, service de la navigation du Lot. . . . . 1er sept. 1994

M. Cahurel (François), Conducteur de 2e classe, Eure, service ordinaire. . . . . 1er sept. 1894

7e DÉCÈS.

Date du décès.

M. Barré (Édouard), Conducteur principal, Basses-Alpes, service de l'hydraulique agricole. . 15 mai 1894

M. Haëffner (Albert), Conducteur principal, Meurthe-et-Moselle, service du canal de la Marne au Rhin . . . . . 10 juill. 1894

M. Prévost (Edme), Conducteur de 1re classe, Charente-Inférieure, service maritime. . . . . 10 juill. 1894

8e DÉCISIONS DIVERSES.

25 *juin* 1894. — **M. Monges** (Antoine), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département des Basses-Alpes, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Puget-Théniers, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — **M. Libeyre** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché dans le département des Basses-Alpes, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Puget-Théniers, passe au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

26 *juin.* — **M. Fusy** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Savoie, passe dans le département du Rhône, au service de la navigation du Rhône.

Idem. — **M. Carvès** (Raymond), Conducteur de 1re classe atta-

ché, dans le département de la Loire, au service du Contrôle d la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et la Méditerranée, passe dans le département du Rhône, mêm service.

26 *juin.*— **M. Garrigues** (Moyse), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique, passe au servic ordinaire du département de l'Aveyron.

27 *juin.* — **M. Méheut** (François), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Dax à Saint-Sever, passe au service ordinaire du département du Lot.

29 *juin.* — **M. Colombani** (Augustin), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest, est attaché, à la résidence d'Alger, au service du 16e arrondissement d'Inspection générale.

2 *juillet.* — **M. Neyrolles** (Aimé), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aveyron, passe, dans le département du Tarn, au service de la navigation du Tarn.

Idem. — **M. Schuster** (Michel), Conducteur principal, détaché au service de l'hydraulique agricole dans le département de la Gironde et remis à la disposition de l'Administration des Travaux publics par le Ministère de l'Agriculture, est attaché au service ordinaire du département de la Gironde.

3 *juillet.* — **M. Vidal** (Henri), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département des Hautes-Pyrénées, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Midi, passe au service hydrométrique du bassin de la Neste, même département.

Idem. — **M. Falgairettes** (Aimé), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Lozère.

5 *juillet.* — **M. Monnot** (Claude), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Rhône, au service de la navigation de la Saône, passe au service ordinaire du département du Jura.

5 *juillet.* — M. **Servain** (Clément), Conducteur de 3e classe, détaché au service du Génie militaire de la place de Lyon, est attaché, dans le département du Rhône, au service de la navigation de la Saône.

9 *juillet.* — M. **Grease** (Adolphe), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable pour la construction du chemin de fer de Linarès à Almeria (Espagne), est remis en activité et attaché dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à la Bastide.

13 *juillet.* — Est rapporté l'Arrêté du 8 juin 1894, par lequel M. **Frey** (Antoine) a été nommé Conducteur de 4e classe et attaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Bône.

Idem. — M. **Forestier** (Claude), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Est, passe dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Bône.

Idem. — M. **Riveccio** (Joseph), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Bône, passe dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Est.

16 *juillet.* — Est rapporté l'arrêté du 21 juin 1894, par lequel M. **Delpey** (Léonard) a été nommé Conducteur de 4e classe et attaché au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure.

17 *juillet.* — M. **Vincent** (Paul), Conducteur de 4e classe, en congé pour raisons de santé, est remis en activité et attaché, dans le département du Lot, au service de la navigation du Lot.

23 *juillet.* — M. **David** (Georges), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Indre, passe au service des études du chemin de fer de Guéret à la Châtre, même département.

25 *juillet.* — M. **Blondeau** (Auguste), Conducteur principal attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest, est attaché, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Berrouaghia à Boghari.

26 *juillet.* — **M. Amillet** (Charles), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Charente, au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême, passe dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat.

28 *juillet.* — **M. Vignard** (Alphonse), Conducteur de 2e classe, détaché au service de l'hydraulique agricole du département de la Haute-Garonne, est attaché au service ordinaire du même département.

Idem. — **M. Diard** (Alphée), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service maritime du département de la Charente-Inférieure.

L'Éditeur-gérant : DUNOD & VICQ.

Paris. Imp. C. Marpon et E. Flammarion, rue Racine, 26.

LOIS

(N° 215)

[9 août 1894]

Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Loire-Inférieure et de Maine-et-Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Nantes à Cholet, avec embranchement de Beaupréau à Chalonnes.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Loire-Inférieure et de Maine-et-Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Nantes à Cholet, avec embranchement de Beaupréau à Chalonnes.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'établissement de ladite ligne et dudit embranchement ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Les départements de la Loire-Inférieure et de Maine-et-Loire sont autorisés à pourvoir à la construction et à l'exploitation des ligne et embranchement dont il s'agit comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions, tant de la convention passée, les 19 février-5 mars 1894, entre le préfet de la Loire-Inférieure, agissant au nom du département, et la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou, ainsi que du cahier des charges et de la série de prix annexés à cette convention, que de la convention passée, le 19 février 1894, entre le préfet de Maine-et-Loire, agissant au nom du département, et la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou, ainsi que du cahier des charges et de la série de prix annexés à cette dernière convention.

Une copie certifiée conforme de ces conventions, cahiers des charges et séries de prix restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement des chemins de fer ou embranchements mentionnés à l'article 1er est fixé, en ce qui concerne le département de la Loire-Inférieure, à la somme de 61.050 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder 30km,400m et, pour le département de Maine-et-Loire, à la somme de 46.436 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder 83km,500m.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à la somme de 37.119 francs en ce qui concerne le département de la Loire-Inférieure, et à la somme de 75.958 francs, en ce qui concerne le département de Maine-et-Loire.

Art. 5. — Est abrogée la loi du 13 janvier 1881 qui a incorporé dans le réseau d'intérêt général les chemins de fer d'intérêt local de Nantes à Cholet et de Beaupréau à Chalonnes.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

. . . . . .

ANNEXES A LA LOI

déclarant d'utilité publique, dans les départements de la Loire-Inférieure et de Maine-et-Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Nantes à Cholet, avec embranchement de Beaupréau à Chalonnes.

DÉPARTEMENT DE MAINE-ET-LOIRE

Chemin de fer d'intérêt local de Cholet à la limite du département de la Loire-Inférieure, vers Nantes, avec embranchement de Beaupréau à Chalonnes.

CONVENTION.

Entre le préfet du département de Maine-et-Loire, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du conseil général en date du 7 juin 1893, de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 20 mars 1882,

D'une part ;

Et M. E. Faugère, président du conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou, société anonyme au capital de 1.200.000 francs, dont le siège est à Angers, 4, rue Saint-Léonard, agissant en cette qualité et sous réserve de l'approbation de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de Maine-et-Loire confie à la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou, qui l'accepte, la construction, y compris la fourniture du matériel roulant, du mobilier, de l'outillage et des approvisionnements, et lui concède l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local à voie étroite de 1 mètre de largeur de Cholet à la limite du département de la Loire-Inférieure, vers Nantes, avec embranchement de Beaupré à Chalonnes.

Art. 2. — Toutes les acquisitions de terrains, tous les travaux d'infrastructure et de superstructure et toutes les fournitures ci-dessus énoncées seront faits par les soins et aux risques de la compagnie concessionnaire.

Il est toutefois convenu que le sol des voies publiques de toutes catégories nécessaire à l'assiette du chemin de fer et de ses dépendances sera livré gratuitement à la compagnie concessionnaire.

Art. 3. — Toutes les dépenses d'établissement seront remboursées à la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou par le département, sans toutefois que leur totalité puisse dépasser le maximum de 46.436 francs par kilomètre de ligne livrée à l'exploitation.

Ces dépenses comprendront :

1° Toutes les dépenses faites par la compagnie dans un but d'utilité reconnue pour les études, les terrains, la construction et la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances ;

2° Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien des terrassements et de la voie, depuis la date de la mise en exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante, les deux autres cinquièmes restant à la charge de la compagnie concessionnaire ;

3° Les dépenses faites pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux ; ces dépenses, qui devront être justifiées, ne pourront être supérieures à 15 p. 100 du montant des dépenses portées en compte, en exécution des deux paragraphes précédents.

L'économie qui serait réalisée sur le maximum sera partagée par moitié entre le département et la compagnie.

Art. 4. — Le remboursement des dépenses faites et justifiées par la compagnie concessionnaire, calculées conformément aux stipulations de l'article 3, aura lieu au fur et à mesure de l'exécution des travaux et de la livraison du matériel, sur états de situation mensuels approuvés par l'administration.

Pour évaluer et régler les dépenses portées dans ces états de situation, on appliquera les prix de la série ci-annexée aux quantités de travaux réellement exécutés ou aux fournitures réellement livrées.

Le compte de dépenses d'établissement sera clos le 31 décembre de l'année

qui suivra l'ouverture à l'exploitation de l'ensemble des lignes, après réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 5. — Sur la somme qui sera due à la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou, d'après les stipulations des articles 3 et 4 précédents, il lui sera payé chaque mois des acomptes jusqu'à concurrence des trois quarts des dépenses constatées sur les états de situation mensuels, sans que le total de ces acomptes puisse dépasser les trois quarts du maximum fixé à l'article 3.

Le quart du capital de premier établissement qui restera ainsi engagé par la compagnie sera remboursé par le département à l'expiration de la concession. — Toutefois le département se réserve la faculté d'en opérer par anticipation le remboursement partiel ou total à une époque quelconque.

Le département payera à la fin de chaque semestre, à la compagnie concessionnaire, les intérêts à 4 p. 100 l'an du capital engagé par elle, et ce jusqu'à concurrence de ce capital entier ou de la portion restant à rembourser à ce moment. Les intérêts courront, pour chacune des parties du capital engagé, à dater de sa formation, par suite de la justification de chaque dépense faite sur production des situations mensuelles.

Dans le cas où la compagnie concessionnaire serait déclarée déchue, soit pendant la période de construction, soit pendant celle d'exploitation, le département se trouverait par le fait dégagé de toute obligation concernant soit le payement des intérêts, soit le remboursement des sommes engagées par la compagnie.

Art. 6. — Une amende de 50 francs par jour de retard sera due au département par la compagnie concessionnaire, si, dans le délai de trois ans à partir de la date de la déclaration d'utilité publique, elle n'a pas terminé les travaux et mis la ligne en état d'exploitation.

Cette pénalité ne sera applicable qu'au cas où il sera démontré que le retard provient du fait de la compagnie concessionnaire.

Art. 7. — La compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou exploitera la ligne concédée à ses risques et périls, quelles que soient les recettes.

Les frais kilométriques d'exploitation portés en compte chaque année ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de la formule $1.200 + \frac{2}{3}$ R, dans laquelle R représente la recette brute kilométrique, impôts déduits.

Quand les dépenses d'exploitation comprenant les frais généraux et les frais d'administration n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées, à titre de prime d'économie, des deux tiers de l'écart entre ce maximum et le montant des dépenses.

Quand les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée à la compagnie concessionnaire, conformément au paragraphe ci-dessus, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, les insuffisances par rapport à cette somme seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient

d'être dit, y compris la prime d'économie, l'excédent appartiendra au département et lui sera versé par la compagnie au règlement de chaque exercice.

Art. 8. — Avant toute répartition de dividende, la compagnie prélèvera chaque année sur la part de recettes qui lui est attribuée une somme de 200 francs par kilomètre pour constituer un fonds spécial de renouvellement. Ce prélèvement cessera lorsque la réserve ainsi constituée atteindra 2.000 fr. par kilomètre de ligne exploitée. Par contre, ce prélèvement sera fait de nouveau dès que le montant du fonds spécial de renouvellement descendra au-dessous de 2.000 francs par kilomètre, par suite d'exécution de travaux de renouvellement de la ligne ou du matériel fixe ou roulant, pour le payement desquels ce fonds est spécialement créé. Ce fonds spécial pourra être composé de titres de rentes de l'État français ou d'obligations des six grandes compagnies de chemins de fer français, déposés à la Banque de France ; les revenus en seront touchés par la compagnie.

Il est bien entendu que le reliquat de ce fonds de renouvellement, qui est la propriété de la compagnie, lui restera de droit à l'expiration de la concession.

Art. 9. — Le département demeure chargé de rembourser l'État de ses avances à l'époque et dans les conditions fixées à l'article 15 de la loi du 11 juin 1880 et touchera les subventions de l'État versées en exécution de la même loi.

Art. 10. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles la compagnie déclare s'engager.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 9, 31, 33, 35, 41, 50 et 65.

Le tracé à exécuter est celui de l'avant-projet soumis aux enquêtes, avec adoption d'une variante évitant l'emprunt des voies publiques. Ce tracé comprend l'enclave sur le territoire de la commune de Landemont. A Cholet et à Chalonnes, les gares de la ligne locale seront établies de façon à assurer aux voyageurs et aux marchandises une communication directe avec les gares de Cholet (État) et de Chalonnes (État).

La ligne locale de Cholet vers Nantes devra se souder directement avec la ligne locale de Saumur à Cholet, de façon à assurer des communications directes et sans rebroussement entre Saumur et Beaupréau.

Si le département juge utile la construction d'une ligne pour relier la gare tête de ligne fixée à Chalonnes (État) avec la gare de la Possonnière ou tout autre gare de la compagnie d'Orléans située sur la rive droite de la Loire, la compagnie concessionnaire sera tenue d'exploiter cette ligne nouvelle sans modifications aux articles 7 et 8 de la présente convention.

La compagnie concessionnaire s'oblige à appliquer les règles de comptabilité qui seront reconnues par les préfets des deux départements intéressés de Maine-et-Loire et de la Loire-Inférieure les plus propres à assurer l'exacte ventilation des dépenses de construction et des recettes et dépenses d'exploitation entre les deux départements, en exécution de la résolution votée le 27 février 1891 par le conseil général de Maine-et-Loire, et le 8 avril 1891 par le

conseil général de la Loire-Inférieure, à laquelle la compagnie concessionnaire déclare se soumettre.

La compagnie concessionnaire déclare dès à présent accepter toutes les modifications qui pourraient être imposées par l'État au tracé de la ligne présentement concédée.

La compagnie concessionnaire s'engage à n'employer que du matériel fixe ou roulant de provenance française.

Art. 11. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique, dans un délai de deux ans à partir de la signature des présentes, et à l'obtention des subventions de l'État réglées au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880.

Art. 12. — A partir de la date de la mise en exploitation partielle ou totale des lignes objet de la présente concession, il sera fait masse des recettes brutes (impôts déduits) de la portion exploitée de ces lignes et de celles des autres lignes exploitées déjà, concédées dans le département de Maine-et-Loire à la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou. Cette masse sera divisée par le nombre total des kilomètres exploités dans ce département; la recette kilométrique moyenne qui en résultera servira à l'application des formules d'exploitation indiquées dans les diverses concessions.

Art. 13. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention, de la série de prix et du cahier des charges y annexés, calculés suivant l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou.

Fait double à Angers, le 19 février 1894.

Série des prix.

Ire PARTIE. — INFRASTRUCTURE.

CHAPITRE I. — Frais d'études.

Frais d'études. — Le kilomètre de ligne concédée, 1.500 francs.

CHAPITRE II. — Terrains.

Les dépenses réelles d'acquisitions de terrains seront remboursées à la compagnie avec une majoration de 15 p. 100 pour frais spéciaux de gestion de procédure, d'expropriation, passation d'actes, etc.

CHAPITRE III. — Travaux.

SECTION I. — *Terrassements.*

1° Déblais de toute nature (ordinaires, schisteux et rocheux), y compris transport et emploi. Le mètre cube, 2f,60;

2° Travaux accessoires, règlements, perrés, talus, gazonnements, assainis-

sements, murs de soutènement et descentes d'eau. Le kilomètre de ligne, 1.500 francs.

SECTION II. — *Rectification des routes, chemins et cours d'eau.*

Terrassements, chaussées et travaux accessoires. Le kilomètre de ligne, 2.000 francs.

SECTION III. — *Ouvrages d'art.*

Ouvrages pour l'écoulement des eaux et le rétablissement des voies de communication :

1° Dalots ou buses de 30 centimètres de diamètre. Le mètre linéaire, 10 francs ;

2° Dalots, buses ou aqueducs de 40 centimètres. Le mètre linéaire, 30 francs ;

3° Aqueducs ou buses de 60 centimètres. Le mètre linéaire, 60 francs ;

4° Aqueducs de 1 mètre. Le mètre linéaire, 115 francs ;

5° Ponceaux de 1m,50. Le mètre linéaire, 145 francs ;

6° Ponceaux de 2 mètres. Le mètre linéaire, 200 francs ;

7° Ponceaux de 3 mètres. L'un, 3.500 francs ;

8° Pont de 4 mètres. L'un, 7.000 francs ;

9° Pont de 6 mètres. L'un, 16.000 francs ;

10° Pont de 20 mètres. L'un, 28.000 francs ;

11° Viaduc de 30 mètres. L'un, 40.000 francs ;

12° P. I. sous le chemin de fer de Cholet à la Possonnière, 30.000 francs ;

13° Allongement du passage inférieur à la sortie de la gare de Cholet, 7.000 francs ;

14° Le mètre cube de maçonnerie de toute nature, y compris pierre de taille, moellon parementé, parements et rejointoiements, mortier de chaux hydraulique de Paviers, pour grands ouvrages non prévus, 40 francs ;

15° Le kilogramme de tôle, fers et fonte mis en œuvre et posé pour grands ouvrages non prévus, 60 centimes ;

NOTA. — Les fondations seront payées sur facture avec majoration de 15 pour 100 pour frais spéciaux, travaux de nuit, épuisements, sujétions diverses.

IIe PARTIE. — SUPERSTRUCTURE.

I. — Voie et matériel fixe.

1° Voie en acier, en rails Vignole de 18 kilogrammes le mètre linéaire posés sur traverses en chêne, espacés de 80 centimètres d'axe en axe, y compris éclisses, boulons d'éclisses, tirefonds, fourniture du ballast, pose et consolidation jusqu'à complet bourrage des traverses. Le mètre linéaire, 18f,50 ;

2° Changement de voies et croisements, non compris les voies. L'un, 1.000 francs ;

3° Plaques tournantes pour machines et voitures. L'une, 2.500 francs ;

4° Ponts à bascule. L'un, 2.000 francs ;

5° Grues fixes. L'une, 6.000 francs ;

6° Alimentations d'eau. L'une, 5.000 francs ,

7° Traversées à niveau des voies de l'État, traversées à une voie. L'une, 4.000 francs ;

8° Installation de signaux pour protéger les traversées et appareils divers. L'une, 6.000 francs ;

9° Outillage des ateliers et dépôt de la traction. Par kilomètre de ligne, 1.000 francs ;

10° Outillage et mobilier de l'exploitation et de la voie. Par kilomètre de ligne, 500 francs.

II. — Stations.

D'après les types adoptés sur la ligne d'Angers à Noyant.

1° Station de chef-lieu de canton (type Beaufort), compris bâtiment à voyageurs, halle et quai à marchandises et à bestiaux, bâtiments pour lieux et lampisterie, trottoirs gravelés avec bordure gazonnée, cour et empierrements, etc. L'une, 20.000 francs ;

2° Station de bifurcation de Beaupréau, avec installations comme ci-dessus. L'une, 30.000 francs ;

3° Stations intermédiaires avec maison de garde à étage, halle et quai à marchandises, guérite de lieux, cour, empierrements, etc. L'une, 16.000 francs ;

4° Stations intermédiaires avec maison de garde à rez-de-chaussée, halle et quai à marchandises, guérite de lieux, cour, empierrements, etc. L'une, 12.000 francs ;

5° Stations intermédiaires, avec abri, trottoir, cour, empierrements, etc. L'une, 2.500 francs ;

6° Halte avec poteau indicateur, trottoir, empierrement et gravelage. L'une, 500 francs ;

7° Remise à machines et wagons, ateliers et magasins, dépôts, etc. Le mètre superficiel, 120 francs.

8° Bâtiments à étage pour magasin, bureau et logement d'agent. Le mètre superficiel, 200 francs ;

9° Les bâtiments à construire en agrandissement ou modifications des installations actuelles de la gare commune de Cholet et de celle de Chalonnes, seront payés sur facture avec une majoration de 15 p. 100 pour frais spéciaux et avances de capitaux à l'administration des chemins de fer de l'État.

10° Téléphone pour relier entre elles les diverses stations de la ligne, compris fourniture et pose de la ligne téléphonique et des appareils. Le kilomètre de ligne, 500 francs.

III. — Matériel roulant.

Locomotive du poids de 18 tonnes en ordre de marche. L'une, 33.000 francs.

Voitures à voyageurs. L'une 7 000 francs.

Voitures fourgon-poste. L'une, 5.000 francs.

Fourgons. L'un, 4.000 francs.

Wagons couverts ou tombereaux. L'un, 3.500 francs.

Wagons plats. L'un, 2.000 francs.

Grues roulantes. L'une, 7.000 francs.

Frein à vide continu, à installer sur la machine. Par machine, 1.700 francs.

Frein à vide à huit sabots, pour voitures fourgons avec appareil de commande à l'intérieur. Par véhicule, 1.200 francs.

Frein à vide à quatre sabots, pour voitures et fourgons. Par véhicule, 600 francs.

Boyaux et raccords dont seront munis les wagons pour la communication de l'appareil de la machine avec les voitures et les fourgons. Par wagons, 225 fr.

Pièces de rechange suivant énumération ci-dessous, 35.000 francs.

Énumération des pièces de rechange.

Essieux de locomotives, 6.
Bielles, 4.
Manivelles motrices, 4.
Pistons, 2.
Tiroirs complets, 2.
Cylindres, 2.
Jeux de coussinets pour locomotives, 2.
Essieux montés de voitures et wagons, 12.
Jeux de ressorts de suspension pour voitures, 2.
Plaques de garde, voitures et wagons, 4.
Jeux de ressorts de suspension pour wagons, 4.
Boîtes à huile, 20.
Coussinets de voitures et wagons, 30.
Tampons de voitures et wagons, 8.
Faux tampons de voitures et wagons, 20.
Tampons de machine, 2.
Faux tampons de machine, 2.
Crochets de traction, 20.
Ressorts de traction, 4.
Ressorts de choc, 8.
Rails (nombre), 100.
Boulons d'éclisses, 1.000 kilogrammes.
Tirefonds, 3.000 kilogrammes.
Boulons assortis pour machines, voitures et wagons, 1.000 kilogrammes.
Glaces pour voitures, fermetures de portes et petites pièces diverses pour voitures et wagons telles que mains de choc, menottes de suspension, axes, clavettes, etc.

Nota. — Les travaux d'entretien exécutés en conformité du 2° de l'article 3 de la convention de concession, au début de l'exploitation, seront payés sur états justificatifs.

Fait double à Angers, le 17 juin 1893.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Tracé.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de Cholet, passera à ou près Saint-Léger, Bégrolles, Beaupréau, Montrevault, Puiset-Doré, Saint-Christophe et Landemont, pour la ligne principale, et partira de Beaupréau, passera à ou près Pin-en-Mauge, Saint-Quentin-en-Mauge, Bourgneuf, Saint-Laurent-de-la-Plaine, Chalonnes et la station de Chalonnes-État, pour l'embranchement. Il n'empruntera sur son parcours aucune voie publique.

Le reste (*comme au type*) (*).

DÉPARTEMENT DE LA LOIRE-INFÉRIEURE.

Chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Cholet.

CONVENTION.

Entre le préfet de la Loire-Inférieure, agissant au nom du département en vertu de la délibération du conseil général, en date du 10 juin 1893, de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 20 mars 1882,

D'une part;

Et M. Faugère (Émile), président du conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou, société anonyme au capital de 1.200.000 francs, dont le siège social est à Angers, 4, rue Saint-Léonard, agissant au nom de ladite société et sous réserve de l'approbation de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Loire-Inférieure confie à la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou, qui l'accepte, la construction, y compris la fourniture du matériel roulant, du mobilier, de l'outillage et des approvi-

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 13 août 1894.

sissements, et lui concède l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite de 1 mètre, de Nantes à la limite du département de Maine-et-Loire vers Cholet.

Art. 2. — Toutes les acquisitions de terrains, tous les travaux d'infrastructure et de superstructure et toutes les fournitures ci-dessus énumérées seront faits par les soins et aux risques de la compagnie concessionnaire.

Tous les travaux nécessaires pour approprier le tronc commun de la ligne de Nantes à Clisson, dépendant du réseau de l'État, à l'usage de la ligne à voie étroite, seront exécutés par l'administration des chemins de fer de l'État aux frais de la compagnie concessionnaire, après entente touchant les dispositions à adopter. A cet effet, des comptes provisoires seront dressés et soldés par trimestre; le compte définitif sera soldé aussitôt après l'achèvement des travaux.

La partie de voie comprise dans les emprises de l'État sera entretenue exclusivement par les soins et aux frais de l'administration des chemins de fer de l'État. Le matériel de voie spécial nécessaire pour assurer cet entretien sera fourni par le service de la ligne départementale à l'administration des chemins de fer de l'État, qui en remboursera la valeur au prix de facture.

La compagnie concessionnaire devra payer à l'administration des chemins de fer de l'État, à raison de la circulation de ses trains et machines sur le tronc commun, et à titre de péage, une somme égale aux cinq dixièmes du produit brut annuel du trafic réalisé par elle sur la portion de ligne commune, déduction faite de l'impôt payé à l'État.

Pour l'établissement de cette redevance, on mesurera la longueur existant entre le point où la ligne départementale pénétrera sur le terrain de l'État et le point où elle en sortira, et on multipliera cette longueur par le point kilométrique moyen de toute la section de la ligne de Nantes à Cholet, comprise dans le département de la Loire-Inférieure, tel qu'il résultera pour chaque exercice de ses comptes d'exploitation.

L'administration des chemins de fer de l'État se réserve expressément la faculté de poser à une époque quelconque la seconde voie de la ligne de Nantes à la Roche-sur-Yon. Dans ce cas, les travaux, tant provisoires que définitifs, nécessités pour assurer le service de la ligne départementale seront entièrement à la charge de la compagnie concessionnaire, qui devra supporter également les frais d'installation d'une seconde voie sur le tronc commun.

La compagnie concessionnaire sera substituée au département de la Loire-Inférieure dans tous ses droits et obligations pour l'exécution de la convention passée entre le département et la compagnie d'Orléans les 14 novembre et 11 décembre 1893. Elle prend l'engagement de se conformer intégralement aux dispositions de ladite convention.

Elle déclare, en outre, dès à présent, accepter toutes les modifications qui pourraient être imposées par M. le ministre des travaux publics aux conditions ci-dessus indiquées pour l'emprunt des réseaux de l'État et de la compagnie d'Orléans.

Art. 3. — Toutes les dépenses d'établissement seront remboursées à la compagnie concessionnaire par le département, sans toutefois que leur totalité

puisse dépasser un maximum de 61.030 francs par kilomètre de ligne livrée à l'exploitation dans l'étendue de la Loire-Inférieure.

Ces dépenses comprendront :

1° Toutes les dépenses faites par la compagnie concessionnaire dans un but d'utilité reconnue, pour les études, les terrains, la construction et la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances.

2° Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien des terrassements et de la voie depuis la date de la mise en exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante, les deux autres cinquièmes restant à la charge de la compagnie concessionnaire.

3° Les dépenses faites pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux ; ces dépenses, qui devront être justifiées, ne pourront être supérieures à 15 p. 100 du montant des dépenses portées en compte en exécution des deux paragraphes précédents.

L'économie qui serait réalisée sur le maximum sera partagée par moitié entre le département et la compagnie concessionnaire.

Art. 4. — Le remboursement des dépenses d'établissement prévues à l'article 3 aura lieu au fur et à mesure de l'exécution des travaux et de la livraison du matériel, sur états de situation mensuels approuvés par l'administration.

Pour évaluer et régler les dépenses portées dans ces états de situation, on appliquera les prix de la série ci-annexée aux quantités de travaux réellement exécutés ou aux fournitures réellement livrées.

Le compte des dépenses d'établissement sera clos le 31 décembre de l'année qui suivra l'ouverture à l'exploitation de la totalité de la ligne comprise dans le département après réception générale et définitive du chemin de fer dans son territoire.

Art. 5. — Sur la somme qui sera due à la compagnie concessionnaire, d'après les stipulations des articles 3 et 4 précédents, il lui sera payé chaque mois des acomptes jusqu'à concurrence des trois quarts des dépenses constatées sur les états de situation mensuels, sans que le total de ces acomptes puisse dépasser les trois quarts du maximum fixé à l'article 3.

Le quart du capital de premier établissement, qui restera ainsi engagé par la compagnie concessionnaire, lui sera remboursé par le département à l'expiration de la concession. Toutefois, le département se réserve la faculté d'en opérer par anticipation le remboursement partiel ou total à une époque quelconque.

Le département payera à la fin de chaque semestre à la compagnie concessionnaire les intérêts à 4 p. 100 l'an du capital engagé par elle, et jusqu'à concurrence de ce capital entier ou de la portion restant encore à rembourser à ce moment. Les intérêts courront pour chacune des parties du capital engagé à dater de sa formation par suite de la justification de chaque dépense faite sur production des situations mensuelles.

Dans le cas où la compagnie concessionnaire serait déclarée déchue soit pendant la période de construction, soit pendant celle d'exploitation, le département se trouverait par le fait dégagé de toute obligation concernant soit le

payement des intérêts, soit le remboursement des sommes engagées par la compagnie.

Art. 6. — Une amende de 50 francs par jour de retard sera due au département par la compagnie concessionnaire, si, dans le délai de trois ans à partir de la date de la déclaration d'utilité publique, elle n'a pas terminé les travaux et mis la ligne en état d'exploitation. Cette pénalité ne sera applicable qu'au cas où il sera démontré que le retard provient du fait de la compagnie.

Art. 7. — La compagnie concessionnaire exploitera la ligne concédée à ses risques et périls, quelles que soient les recettes.

Les frais kilométriques d'exploitation, portés en compte chaque année, ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de la formule $1200 + \frac{2}{3}$ R, dans laquelle R représente la recette brute kilométrique, impôts déduits.

Quand les dépenses d'exploitation comprenant les frais généraux et les frais d'administration n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées à titre de prime d'économie des deux tiers de l'écart entre ce maximum et le montant des dépenses.

Quand les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée à la compagnie concessionnaire, conformément au paragraphe ci-dessus, y compris la prime d'économie s'il y a lieu, les insuffisances par rapport à cette somme seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, y compris la prime d'économie, l'excédent appartiendra au département et lui sera versé par la compagnie au règlement de chaque exercice.

Art. 8. — Avant toute répartition de dividende, la compagnie concessionnaire payera chaque année sur la part de recettes qui lui est attribuée une somme de 200 francs par kilomètre pour constituer un fonds spécial de renouvellement. Ce prélèvement cessera lorsque la réserve ainsi constituée atteindra 2.000 francs par kilomètre de ligne exploitée. Par contre, ce prélèvement sera fait de nouveau dès que le montant du fonds spécial de renouvellement descendra au-dessous de 2.000 francs par kilomètre, par suite d'exécution de travaux de renouvellement de la ligne ou du matériel fixe ou roulant pour le payement desquels ce fonds est spécialement créé.

Ce fonds spécial pourra être composé de titres de rente d'État français ou d'obligations des six grandes compagnies de chemins de fer français déposés à la Banque de France; les revenus en seront touchés par la compagnie concessionnaire.

Il est bien entendu que le reliquat de ce fonds de renouvellement, qui est la propriété de la compagnie, lui restera de droit à l'expiration de la concession.

Art. 9. — Le département demeure chargé de rembourser l'État de ses avances à l'époque et dans les conditions fixées à l'article 15 de la loi du 11 juin 1880 et touchera les subventions de l'État versées en exécution de la même loi.

Art. 10. — La présente concession est faite aux charges, clauses et condi-

tions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles la compagnie concessionnaire déclare s'engager.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 8, 9, 31, 33, 35, 41, 50, 65, 66 et 69.

La compagnie concessionnaire s'engage à n'employer que du matériel fixe ou roulant de provenance française.

Le tracé à exécuter est celui de l'avant-projet dressé par MM. les ingénieurs du département et approuvé par le conseil général de la Loire-Inférieure par une délibération du 8 avril 1891. Toutefois, la compagnie concessionnaire déclare dès à présent accepter toutes les modifications qui pourraient être imposées par l'État au tracé de la ligne présentement concédée.

La compagnie concessionnaire s'oblige à appliquer les règles de comptabilité qui seront reconnues, par les préfets des départements intéressés, les plus propres à assurer l'exacte ventilation des dépenses de construction et des recettes et des dépenses d'exploitation entre les deux départements, en exécution de la résolution votée par ces départements, le 27 février 1891 pour le département de Maine-et-Loire, et le 8 avril 1891 pour le département de la Loire-Inférieure.

Art. 11. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique, dans un délai de deux ans à partir de la signature des présentes, et à l'obtention des subventions de l'État, réglées au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880.

Art. 12. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention, de la série des prix et du cahier des charges y annexés, calculés suivant l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par la compagnie concessionnaire.

Fait double à Nantes, le 19 février 1894 pour M. Faugère, et le 5 mars 1894 pour M. le préfet de la Loire-Inférieure.

Série des prix.

Ire PARTIE. — INFRASTRUCTURE.

CHAPITRE Ier. — Frais d'études.

Frais d'études. — Le kilomètre de ligne concédée, 1.500 francs.

CHAPITRE II. — Terrains.

Les dépenses réelles d'acquisitions de terrains seront remboursées à la compagnie avec une majoration de 15 p. 100 pour frais spéciaux de gestion, de procédure et d'expropriation, passation d'actes, etc.

Chapitre III. — Travaux.

Section Ire. — *Terrassements.*

1° Déblais de toute nature (ordinaires, schisteux et rocheux), y compris transport et emploi. Le mètre cube, 2f,80.

2° Travaux accessoires, règlements, perrés, talus, gazonnements, assainissements, murs de soutènement et descentes d'eau. Le kilomètre de ligne, 1.500 francs.

Section II. — *Rectification des routes, chemins et cours d'eau.*

Terrassements, chaussées et travaux accessoires. Le kilomètre de ligne, 2.000 francs.

Section III. — *Ouvrages d'art.*

Ouvrages pour l'écoulement des eaux et le rétablissement des voies de communication :

1° Dalots ou buses de 30 centimètres de diamètre. Le mètre linéaire, 10 fr.

2° Dalots, buses ou aqueducs de 40 centimètres de diamètre. Le mètre linéaire, 30 francs.

3° Dalots, buses ou aqueducs de 50 centimètres de diamètre. Le mètre linéaire, 45 francs.

4° Aqueducs ou buses de 60 centimètres de diamètre. Le mètre linéaire, 60 francs.

5° Aqueducs de 1 mètre de diamètre. Le mètre linéaire, 115 francs.

6° Ponceaux de 1m,50 de diamètre. Le mètre linéaire, 145 francs.

7° Ponceaux de 2 mètres de diamètre. Le mètre linéaire, 200 francs.

8° Ponceaux de 2m,50 de diamètre. L'un, 3.000 francs.

9° Ponceaux de 3 mètres de diamètre. L'un, 3.500 francs.

10° P. S. de 5 mètres entre parapets. L'un, 6.000 francs.

11° P. I. de 5 mètres entre parapets. L'un, 6.000 francs.

12° Pont de 5 mètres entre parapets. L'un, 9.000 francs.

13° Pont de 6 mètres entre parapets. L'un, 12.000 francs.

14° Allongement du P. I. de la Moutonnerie sous la gare de Nantes. L'un, 10.000 francs.

15° Le mètre cube de maçonnerie de toute nature, y compris pierre de taille, moellons parementés, parements et rejointoiements, mortier de chaux hydraulique de Paviers, pour ouvrages non prévus à la série de prix, et notamment pour le mur de soutènement spécial de la gare de Nantes. Le mètre cube, 35 francs.

16° Le kilogramme de tôle, fers et fonte, mis en œuvre et posé, pour grands ouvrages non prévus, 60 centimes.

Nota. — Les fondations seront payées sur facture avec majoration de 15 p. 100 pour frais spéciaux, travaux de nuit, épuisements, sujétions diverses.

IIe PARTIE. — SUPERSTRUCTURE.

I. — Voie et matériel fixe.

1° Voie en acier en rails Vignole de 18 kilogrammes le mètre linéaire posés sur traverses en chêne espacées de 80 centimètres d'axe en axe, y compris éclisses, boulons d'éclisses, tirefonds, fourniture de ballast, pose et consolidation jusqu'à complet bourrage des traverses. Le mètre linéaire 18f,50.

2° Changements de voie et croisements, non compris les voies. L'un, 1.000 francs.

3° Plaques tournantes pour machines et voitures. L'une, 2.500 francs.

4° Ponts à bascule. L'un, 2.000 francs.

5° Grues fixes. L'une, 6.000 francs.

6° Alimentation d'eau. L'une, 5.000 francs.

7° Traversées à niveau des voies de l'État ou de l'Orléans, traversées à une voie. L'une, 4.000 francs.

8° Installation de signaux pour protéger les traversées et appareils divers. L'une, 6.000 francs.

9° Outillage des ateliers et dépôt de la traction. Par kilomètre de ligne, 1.000 francs.

10° Outillage et mobilier de l'exploitation et de la voie. Par kilomètre de ligne, 500 francs.

II. — Stations.

D'après les types adoptés sur la ligne d'Angers à Noyant.

1° Station de chef-lieu de canton (type Beaufort), compris bâtiment à voyageurs, halle et quai à marchandises et à bestiaux, bâtiment pour lieux et lampisterie, trottoirs gravelés avec bordure gazonnée, cour et empierrements. L'une, 20.000 francs.

2° Stations intermédiaires avec maison de garde à étage, halle et quai à marchandises, guérite de lieux, cour, empierrements. L'une, 16.000 francs.

3° Stations intermédiaires avec maison de garde à rez-de-chaussée, halle et quai à marchandises, guérite de lieux, cour, empierrements. L'une, 12.000 fr.

4° Stations intermédiaires, avec abri, trottoir, cour, empierrements. L'une, 2.500 francs.

5° Halte avec poteau indicateur, trottoir, empierrement et gravelage. L'une, 500 francs.

6° Remises à machines et wagons, ateliers et magasins, dépôt. Le mètre superficiel, 120 francs.

7° Bâtiment à étage, pour magasin, bureau et logement d'agent. Le mètre superficiel, 200 francs.

8° Téléphone pour relier entre elles les diverses stations de la ligne, compris fourniture et pose de la ligne téléphonique et des appareils. Le kilomètre de ligne, 500 francs.

III. — Matériel roulant.

Locomotive du poids de 18 tonnes en ordre de marche. L'une, 33.000 fr.
Voitures à voyageurs. L'une, 7.000 francs.
Voitures fourgon-poste. L'une, 5.000 francs.
Fourgons. L'un, 4.000 francs.
Wagons couverts ou tombereaux. L'un, 3.000 francs.
Wagons plats. L'un, 2.000 francs.
Grues roulantes. L'une, 7.000 francs.
Frein à vide continu à installer sur la machine. Par machine, 1.700 francs.
Frein à vide à huit sabots, pour voitures, fourgons avec appareil de commande à l'intérieur. Par véhicule, 1.200 francs.
Frein à vide à quatre sabots, pour voitures et fourgons. Par véhicule, 600 fr.
Boyaux et raccords dont seront munis les wagons pour la communication de l'appareil de la machine avec les voitures et les fourgons. Par wagon, 225 fr.
Pièces de rechange, suivant énumération ci-dessous, 17.600 francs.

Énumération des pièces de rechange.

Essieux de locomotive, 3.
Bielles, 2.
Manivelles motrices, 2.
Pistons, 2.
Tiroirs complets, 2.
Cylindres, 2.
Jeu de coussinets pour locomotives, 1.
Essieux montés de voitures et wagons, 6.
Jeu de ressorts de suspension pour voiture, 1.
Plaques de gardes, voitures et wagons, 2.
Jeux de ressorts de suspension pour wagon, 2.
Boîtes à huile, 8.
Coussinets de voitures et wagons, 15.
Tampons de voitures et wagons, 4.
Faux tampons de voitures et wagons, 10.
Tampons de machine, 2.
Faux tampons de machine, 2.
Crochets de traction, 10.
Ressorts de traction, 2.
Ressorts de choc, 4.
Rails (nombre), 36.
Boulons d'éclisses, 360 kilogrammes.
Tirefonds, 1.080 kilogrammes.
Boulons assortis pour machines, voitures et wagons, 360 kilogrammes.
Glaces pour voitures, fermetures de portes et petites pièces diverses pour voitures et wagons, telles que mains de choc, menottes de suspension, axes clavettes, etc.

IIIe PARTIE. — TRAVAUX EXÉCUTÉS DANS LES EMPRISES DES RÉSEAUX D'ORLÉANS ET DE L'ÉTAT.

Les travaux de toute nature nécessaires à la construction de la ligne dans l'étendue des emprises de la compagnie d'Orléans et des chemins de fer de l'État, pour lesquels des prix ne figurent pas à la présente série, seront payés sur facture avec majoration de 15 p. 100 pour frais spéciaux et avances de capitaux aux administrations précitées de l'État et de l'Orléans.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de la gare de la compagnie d'Orléans à Nantes (cour des voyageurs), côtoiera dans l'intérieur de leurs emprises les lignes de Nantes à Tours, puis de Nantes à Clisson, jusqu'au delà du pont sur la Loire, et passera près ou par Saint-Sébastien, Basse-Goulaine, Haute-Goulaine, Saint-Julien de Concelles, le Loroux-Bottereau et la Remaudière, pénétrera en Maine-et-Loire au territoire de Landemont, puis rentrera en Loire-Inférieure au territoire de la Boissière, pour pénétrer ensuite une dernière fois en Maine-et-Loire au territoire de Saint-Christophe.

Le reste *comme au type* (*).

(N° 214)

[9 août 1894]

Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département des Ardennes, d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local à voie étroite.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

(*) Voir *le type*, *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 13 août 1894.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département des Ardennes, d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local, à voie de 80 centimètres de largeur entre les bords intérieurs des rails, comprenant les lignes suivantes :

Raucourt à Vouziers, avec embranchement de Châtillon à Buzancy; Nouzon à Gespunsart; le Tremblois à Rocroi; Wasigny à Signy-l'Abbaye.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département des Ardennes est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes dont il s'agit comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 22 décembre 1893, entre le préfet des Ardennes, d'une part, et MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), d'autre part, ainsi que du bordereau des prix et du cahier des charges annexés à cette convention.

Une copie certifiée conforme de ces conventions, bordereau des prix et cahier des charges restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement de l'ensemble des lignes désignées à l'article 1er ci-dessus est fixé à la somme de 4.669.000 francs.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public est fixé à 80.976 francs.

Dans tous les cas où, conformément à l'article 9 de la convention ci-dessus visée, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département, comme il est dit à l'article 14 de la même convention.

Art. 5. — Sont abrogées, en ce qui concerne la ligne « 14, d'un point à déterminer sur la ligne de Mézières à Hirson, par Rocroi, à la frontière belge, vers Chimay », les dispositions de l'article 1er de la loi du 17 juillet 1879, qui a classé cent quatre-vingt-une lignes de chemins de fer dans le réseau des chemins de fer d'intérêt général.

. . . . . .

ANNEXES A LA LOI

déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département des Ardennes, d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local à voie étroite.

CONVENTION.

Entre les soussignés,

M. Lardin de Musset, chevalier de la Légion d'honneur, préfet du département des Ardennes, agissant au nom et pour le compte du département des Ardennes, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

3° Du décret réglementaire du 20 mars 1882 ;

4° Des délibérations du conseil général des Ardennes, en date des 19 décembre 1892, 12 avril et 22 août 1893,

Et 5° de la délibération de la commission départementale, en date du 22 décembre 1893,

D'une part ;

Et MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), entrepreneurs de travaux publics au Mans (Sarthe), et faisant tous élection de domicile à Mézières et agissant conjointement et solidairement,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet des Ardennes confie à MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), qui acceptent, la construction des chemins de fer d'intérêt local, à voie de 80 centimètres, énumérés ci-après, et leur en concède l'exploitation :

1° Ligne de Raucourt à Vouziers, avec embranchement de Châtillon à Buzancy, 58 kilomètres environ ;

2° Ligne de Nouzon à Gespunsart, 8 kilomètres environ ;

3° Ligne du Tremblois à Rocroi, 11km,500 environ ;

4° Ligne de Wasigny à Signy-l'Abbaye, 11km,610 environ.

La longueur maximum de l'ensemble de ce réseau est fixée à 89km,110 ; ce maximum ne devra pas être dépassé.

Art. 2. — Les sieurs Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François) exécuteront tous les travaux d'infrastructure et de superstructure des quatre lignes, y compris l'atelier de grosses réparations du matériel.

Ils fourniront en outre le matériel roulant et fixe, l'outillage et le mobilier nécessaires à leur exploitation.

Le département reste chargé des études d'infrastructure et des acquisitions de terrains, ainsi que du remboursement à faire à la compagnie de l'Est pour dépenses dans les gares communes.

Art. 3. — Les dépenses faites par les concessionnaires, pour les travaux et

fournitures portés à l'article précédent, seront réglés d'après la série de prix annexée au présent traité.

En tout cas, et quoi qu'il arrive, le montant total de ces dépenses admises en compte ne pourra pas dépasser le maximum de 3.827.000 francs; les dépenses au delà de ce maximum seront à la charge exclusive des concessionnaires.

Dans e cas où ce chiffre maximum de 3.827.000 francs ne serait pas atteint, les dépenses réelles seraient augmentées, à titre de prime d'économie, de la moitié de l'écart entre le maximum et le montant de ces dépenses réelles.

Art. 4. — Sur les dépenses faites et justifiées par les concessionnaires, calculées conformément aux stipulations de l'article 3, il leur sera payé chaque mois des acomptes au fur et à mesure des approvisionnements à pied d'œuvre et de l'avancement des travaux et jusqu'à concurrence des trois quarts de ces dépenses constatées par des états de situation approuvés par l'administration, sans que le total de ces acomptes puisse dépasser les trois quarts du maximum fixé par l'article 3.

Art. 5. — Lorsque le réseau sera achevé et aura été l'objet d'une réception définitive faite par les ingénieurs et approuvée par le préfet, le département payera aux concessionnaires la somme nécessaire pour parfaire, avec les acomptes déjà payés, les trois quarts des dépenses admises en compte aux termes de l'article 3 ci-dessus et majorées par suite de la prime d'économie, s'il y a lieu.

Art. 6. — Le quatrième quart des dépenses admises en compte, en exécution de l'article 3, sera fourni par les concessionnaires à titre de participation et dans les conditions ci-après :

Cette participation sera décomposée en deux parties : l'une égale aux sept dixièmes de la participation et dite *partie non remboursable*, l'autre égale aux trois autres dixièmes et dite *partie remboursable*.

La partie non remboursable ne sera pas productive d'intérêts; elle sera acquise au département dans tous les cas, sauf l'exception prévue à l'article 36 du cahier des charges (rachat de la concession avant trente ans).

En ce qui concerne la partie remboursable, le département en payera chaque année aux concessionnaires les intérêts à 4 p. 100, plus l'amortissement pendant le temps restant à courir depuis l'époque moyenne où les retenues fixées à l'article 4 auront été effectuées, jusqu'à l'expiration de la concession de cinquante ans. Ces payements se feront par semestre; toutefois, les annuités échéant en cours de construction ne seront payées aux concessionnaires qu'au moment de la mise en exploitation totale du réseau.

Art. 7. — Avant la mise en exploitation, les concessionnaires seront tenus de constituer une société anonyme, dont le capital sera suffisant pour faire face à leur participation dans les dépenses d'établissement, ainsi que pour constituer le fonds de roulement nécessaire à l'exploitation du réseau.

Cette société ne pourra pas émettre d'obligations pour un chiffre supérieur à la partie amortissable de la participation des concessionnaires. Ladite société devra être agréée par le conseil général et son fonctionnement, dans tous ses détails, sera soumis au contrôle du département. Elle sera substituée aux con-

cessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux vis-à-vis du département, sans discussion ni division, de tous les engagements qu'ils auront contractés avec ce dernier.

Cette substitution devra toutefois être approuvée par un décret, en Conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Les concessionnaires déclarent renoncer à l'avance à toute réclamation pour les frais de constitution de cette société et de son capital.

La société constituée en exécution de la présente convention ne pourra s'occuper d'autres lignes sans l'autorisation du département.

Art. 8. — Chaque année, la société versera au département, en titres de rentes sur l'État ou obligations de l'une des six grandes compagnies de chemins de fer, ou en obligations du département des Ardennes, dont les revenus seront touchés par la société, une somme de 200 francs par kilomètre exploité. Lesdites sommes serviront à former un fonds spécial destiné au renouvellement de la voie, qui cessera de s'accroître quand il atteindra le chiffre de 2.000 francs par kilomètre.

Les versements annuels de 200 francs seront effectués de nouveau dans la mesure nécessaire pour ramener le fonds de réserve à 2.000 francs lorsqu'après avoir atteint ce chiffre il aura été absorbé ou entamé par les dépenses auxquelles il doit subvenir.

Les prélèvements sur le fonds de réserve créé en vertu du paragraphe précédent ne pourront être autorisés que par le conseil général ou la commission départementale, sur la proposition du préfet, la société entendue, sauf recours devant le ministre des travaux publics, qui statuera définitivement.

Le fonds appartiendra à la société et lui restera de droit à l'expiration du bail, à moins qu'il n'ait été employé à mettre en état la ligne ou à en assurer l'exploitation, par application du paragraphe 3 de l'article 35 et de l'article 39 du cahier des charges. En cas de déchéance de la société, le fonds sera acquis au département.

Art. 9. — L'exploitation se fera aux risques et périls de la société, quelles que soient les recettes.

La société prélèvera, pour chaque exercice, sur les recettes brutes annuelles, le montant des sommes réellement dépensées et dûment justifiées pour l'exploitation des lignes. Ces dépenses comprendront notamment les frais de gare et de transbordement, les frais de communauté des gares de Raucourt-Vouziers, Nouzon, le Tremblois et Wasigny, tels qu'ils résulteront des traités à passer entre le département et la compagnie de l'Est, le traitement du directeur local de l'exploitation du réseau, le prélèvement prévu à l'article 8 ci-dessus pour former le fonds de renouvellement de la voie, enfin les frais généraux de l'exploitation.

Dans ces frais généraux, qui ne devront pas dépasser un maximum de 250 francs par kilomètre, sont compris notamment les frais de la société à constituer, ainsi que tous les loyers du siège social, jetons des administrateurs, appointements du directeur de la société et de tous les employés de l'administration centrale, aussi bien que les frais du matériel de cette administration, ceux du service des titres et les intérêts du fonds de roulement.

Les dépenses d'exploitation, telles qu'elles viennent d'être définies, ne pourront être portées en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum fixé à 1.000 francs par kilomètre exploité, plus le quart de la recette brute, impôts déduits, plus 12 millièmes par tonne kilométrique de marchandises transportées (animaux non compris), plus 40 centimes par train kilométrique.

$$1.000 \text{ fr.} \times L + 0{,}25\,R + 0{,}012^{mx} + 0{,}40\,K.$$

Cette formule s'applique à un nombre de trains de voyageurs fixé pour chaque ligne comme il suit, par jour et dans chaque sens :

Trois trains sur la ligne de Raucourt à Vouziers avec l'embranchement de Châtillon à Buzancy, et quatre trains sur chacune des trois autres lignes pour des recettes kilométriques respectivement inférieures à 3.500 francs, Raucourt-Vouziers-Buzancy et le Tremblois-Rocroi; 5.000 francs, Wasigny-Signy-l'Abbaye, et 6.000 francs Nouzon-Gespunsart.

Quatre trains sur Raucourt-Vouziers-Buzancy et cinq trains sur chacune des trois autres lignes pour des recettes kilométriques respectivement comprises entre 3.500 francs et 5.000 francs, Raucourt-Vouziers-Buzancy et le Tremblois-Rocroi; 5.000 et 6.500 francs, Wasigny-Signy-l'Abbaye; 6.000 et 7.500 francs Nouzon-Gespunsard, et ainsi de suite à raison d'un train supplémentaire sur chaque ligne par chaque augmentation de recette kilométrique annuelle de 1.501 francs.

Il est d'ailleurs entendu que la société ne pourra mettre en circulation des trains supplémentaires qu'avec l'autorisation du préfet.

Pour le règlement des comptes et l'application de la formule d'exploitation, il sera fait masse des recettes du trafic et de mouvement des quatre lignes.

Lorsque les dépenses portées en compte n'atteindront pas le maximum ainsi calculé, la société prélèvera, à titre de prime d'économie, la moitié de la différence entre le maximum et le montant des dépenses réelles pour les recettes brutes moyennes inférieures à 3.500 francs par kilomètre; et les deux tiers de cette différence pour les recettes brutes moyennes égales ou supérieures à 3.500 francs.

Lorsque la recette brute sera inférieure aux dépenses portées en compte dans les limites du maximum, augmentées s'il y a lieu de la prime d'économie, les insuffisances seront inscrites à un compte d'attente qui sera amorti avec intérêt simple à 4 p. 100 sans prime d'amortissement, en parties proportionnelles pour le capital et les intérêts composant le compte dont il s'agit, par des prélèvements opérés sur les excédents des recettes des années suivantes, avec cette stipulation que ce compte deviendra nul de plein droit à l'expiration de la concession, s'il n'est pas complètement amorti à cette époque.

Cette clause s'appliquera également au cas où le département dénoncerait le bail au bout de trente ans.

Le surplus de la recette, après déduction des diverses allocations mentionnées au présent article, sera partagé dans la proportion des deux tiers pour la société et un tiers pour le département.

Le préfet pourra, la société entendue, exiger l'établissement d'un nombre de

trains supérieur au nombre prévu; en ce cas, il sera ajouté au maximum défini par la formule ci-dessus 25 centimes par train kilométrique pour les trains ainsi prescrits.

Il est d'ailleurs expressément entendu que les trains supplémentaires que la société mettrait en circulation d'elle-même ne donneront pas lieu à cette augmentation de 25 centimes par train kilométrique.

Les exercices seront comptés du 1er janvier au 31 décembre de chaque année.

Art. 10. — La société devra avoir le matériel roulant nécessaire pour l'exploitation des lignes; toutefois, le matériel qui devra faire retour au département en fin de concession, ou au bout de trente ans si la concession est résiliée à l'expiration de cette période par le département, est limité, pour l'ensemble du réseau, à 11 locomotives, 11 fourgons, 31 voitures à voyageurs de 1re, ou 2e classe, ou mixte, 76 wagons à marchandises; ces quantités sont celles du matériel roulant qui devra être fourni sur le réseau au début de l'exploitation et qui devra être porté au compte d'établissement.

Art. 11. — Pour l'application des dispositions qui précèdent, la longueur de chaque ligne sera déterminée conformément à l'article 41 du cahier des charges.

Art. 12. — La société devra se charger de l'assurance contre l'incendie des bâtiments et du matériel fourni par le département. A défaut par elle de couvrir ce risque, le département le fera pour le compte et aux frais de la société. Les frais de cette assurance seront portés au compte annuel de l'exploitation.

La société restera néanmoins, tant avant la conclusion de l'assurance qu'après que celle-ci aura été conclue soit par elle-même, soit en son lieu et place par le département, entièrement responsable des immeubles et du matériel mis à sa disposition, et de toutes les conséquences éventuelles de leur incendie (recours des voisins, etc...).

Art. 13. — Toutes les indemnités et tous les frais quelconques auxquels donnerait lieu, au profit de qui que ce soit, l'exploitation du réseau, seront exclusivement à la charge de la société.

Elle sera civilement responsable de tous les accidents qui pourront survenir pendant la durée de la concession, et garantira le département de toute réclamation de ce chef.

Elle ne sera pas admise à invoquer une mauvaise disposition résultant de l'établissement de la ligne pour se libérer de sa responsabilité.

Art. 14. — Le département touchera les subventions à verser par l'État en exécution de la loi du 11 juin 1880 et celles des communes et des particuliers.

De plus, aussitôt qu'il y aura partage des recettes nettes entre les concessionnaires et le département, et lors même que la période de remboursement ne serait pas ouverte dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, le département demeurera chargé de rembourser l'État, les communes et les particuliers des avances qu'ils auront faites, jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances, sans intérêts; à cet effet, la partie de la recette nette revenant au département, après partage avec les

concessionnaires, devra elle-même être partagée entre l'État, le département, les communes et les particuliers proportionnellement aux avances faites par chacun d'eux.

Art. 15. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions de a série de prix et du cahier des charges ci-annexés, à l'exécution desquels MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François) s'engagent d'une façon formelle. Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf en ce qui concerne les articles 1 *bis*, 3, 5, 6, 9, 11, 20, 29 *bis*, 35, 36, 38, 39, 41, 56, 57 et 66.

Art. 16. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention par le département, pendant la durée de son emprunt, des subventions de l'État aux taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880, pour l'application de laquelle les frais kilométriques d'exploitation seront calculés comme il est dit à l'article 9.

Art. 17. — Les concessionnaires s'engagent à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant et de l'outillage de provenance française.

Art. 18. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité, de la série de prix et du cahier des charges y annexés, calculés suivant l'article 25 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par les concessionnaires.

Bordereau des prix à annexer à la convention.

CHAPITRE I. — Infrastructure.

I. — Déblais de toute nature à sec ou mouillés (y compris épuisements s'il y a lieu) employés en remblais ou mis en dépôt, pour fouille, jets de pelle et reprises, quel qu'en soit le nombre, chargement, transport et déchargement, cassage de mottes, régalage, pilonage, pour terrassements courants de la voie, fouilles de ponts ou d'aqueducs et déviations de chemins, de cours d'eau.

Le mètre cube mesuré au déblai :

Pour la ligne de Wasigny à Signy-l'Abbaye, 1f,50.

Pour les trois autres lignes, 1f,75.

II. — Travaux accessoires, règlements, perrés, gazonnements. Le kilomètre, 300 francs.

III. — Dessouchage et essartage. Le mètre carré, 25 centimes.

IV. — Façon de chaussée d'empierrement de 20 centimètres à 32 centimètres d'épaisseur, y compris la façon de la forme, suivant le profil prescrit, l'enlèvement des terres en excès, le répandage et l'emploi sur une épaisseur de 15 à 20 centimètres des pierres cassées nécessaires à la construction et à l'entretien de la chaussée, jusqu'à la réception définitive. Le mètre superficiel, 40 centimes.

V. — Quartzites cassées à l'anneau de 6 centimètres, pour chaussées, rendus à pied d'œuvre. Le mètre cube, 15 francs.

VI. — Gravier ou sable moyen de Meuse, pour chaussées, béton ou maçonnerie. Le mètre cube, rendu à pied d'œuvre, 5 francs.

VII. — Banquettes de sûreté, gazonnées, de 50 centimètres de hauteur sur 1 mètre de largeur à la base et 75 centimètres au sommet, toutes fournitures et main-d'œuvre comprises. Le mètre linéaire 1f,20.

VIII. — Buses de 15 centimètres de diamètre pour l'écoulement des eaux. Le mètre linéaire, y compris la sujétion relative aux têtes, 5f,50.

IX. — Buses de 20 centimètres. Le mètre linéaire, y compris la sujétion relative aux têtes, 6 francs.

X. — Buses de 25 centimètres. Le mètre linéaire, y compris la sujétion relative aux têtes, 6f,50.

XI. — Buses de 30 centimètres. Le mètre linéaire, y compris la sujétion relative aux têtes, 7 francs.

XII. — Buses de 40 centimètres. Le mètre linéaire, y compris la sujétion relative aux têtes, 12 francs.

XIII. — Buses de 50 centimètres. Le mètre linéaire, y compris la sujétion relative aux têtes, 25 francs.

XIV. — Sable fin de Meuse rendu à pied d'œuvre. Le mètre cube, 7 francs.

XV. — Ciment de portland. Les 100 kilogrammes, 10 francs.

XVI. — Maçonnerie de béton en chaux hydraulique et gravier de Meuse. Le mètre cube, 16 francs.

XVII. — Maçonnerie de moellons à sec. Le mètre cube, 10 francs.

XVIII. — Maçonnerie de moellons et mortier de chaux hydraulique. Le mètre cube, 18 francs.

XIX. — Maçonnerie de pierre de taille. Le mètre cube, 110 francs.

XX. — Maçonnerie de moellons piqués ou têtués avec mortier de chaux hydraulique. Le mètre cube, 55 francs.

XXI. — Maçonneries de briques avec mortier de chaux hydraulique, y compris sujétion des parements pour le choix des matériaux. Le mètre cube, 30 francs.

XXII. — Taille de pierre, surface vue. Le mètre carré, 10 francs.

XXIII. — Taille de moellons piqués. Le mètre carré, 7 francs.

XXIV. — Le kilogramme de fer, y compris peinture pour ouvrage d'art, 30 centimes.

XXV. — Le kilogramme de fonte, y compris peinture, etc., 40 centimes.

XXVI. — Le kilogramme d'acier, y compris peinture, etc., 70 centimes.

XXVII. — Charpente en bois de chêne équarri, y compris assemblage et mise en place, pour ouvrages définitifs. Le mètre cube, 110 francs.

XXVIII. — Charpente en bois, en location, en chêne, sapin ou hêtre, y compris toute main-d'œuvre pour ouvrages provisoires. Le mètre cube, 45 francs.

XXIX. — Chapes en mortier de ciment de portland de 3 centimètres d'épaisseur. Le mètre superficiel, 4 francs.

XXX. — Plus ou moins-value par chaque centimètre d'épaisseur en plus ou en moins, 1 franc.

XXXI. — Clôture en fil de fer à la traversée des pâturages, du type adopté dans la région. Le mètre linéaire, 1f,50.

CHAPITRE II. — Superstructure.

I. — Voie et matériel fixe.

XXXII. — Voie en acier établie sur plate-forme indépendante ou en accotement, en rails Vignole de 18 kilogrammes le mètre linéaire, posés sur traverses en chêne de 1m,50 × 0m,18 × 0m,12, espacées de 77 centimètres en moyenne d'axe en axe, y compris éclisses de 6 kilogrammes la paire; boulons d'éclisses en fer de 2kg,600, et tirefonds de 300 grammes, fourniture de ballast en pierres cassées, sable, gravier, scories ou mâchefer, sur 35 centimètres d'épaisseur et 2m,60 de largeur moyenne, pose de la voie, ballastage et consolidation jusqu'à complet bourrage des traverses, y compris en outre bordure de trottoir en pierre du pays pour la voie sur accotements, par mètre linéaire, 17 francs.

XXXIII. — Voies établies sur chaussée empierrée sans contre-rail et avec les dispositions indiquées au n° XXXII pour les rails, éclisses, boulons d'éclisses, traverses, tirefonds, comprenant exécution de fouilles, fourniture de ballast et empierrement sur 40 centimètres d'épaisseur et 2 mètres de largeur, pose de la voie et ballastage, exécution de la chaussée et raccords. Le mètre linéaire, 22f,50.

XXXIV. — Voie établie dans une chaussée pavée avec un sabot d'appui en fonte de 5 kilogrammes avec les dispositions indiquées au n° XXXII pour les rails, éclisses, boulons d'éclisses, traverses, tirefonds et une lisse en bois pour maintenir le pavage, réunie au rail par des crochets d'attache, comprenant démolition de pavage, exécution de fouilles, fourniture de ballast et de pavés neufs sur une largeur de 2 mètres et une épaisseur de 40 centimètres, pose de la voie et ballastage, exécution du pavage et raccords. Le mètre linéaire, 24 francs.

XXXV. — Branchements à deux voies, l'une des voies étant comptée sur toute sa longueur et la seconde à partir de la pointe de cœur. Par appareil, 600 francs.

XXXVI. — Plaque tournante de 3 mètres de diamètre. L'une, 1.500 francs,

XXXVII. — Pont à bascule avec une cuve en fonte de 20 tonnes. L'un, 3.000 francs.

XXXVIII. — Grue de chargement de 6 tonnes, montée sur un truc. L'une, 7.000 francs.

XXXIX. — Grue de chargement de 6 tonnes à plateau et à noix. L'une, 5.000 francs.

XL. — Alimentation d'eau. L'une, 5.000 francs.

XLI. — Fosse à piquer le feu, en maçonnerie ordinaire et revêtement en briques. Le mètre linéaire, 100 francs.

XLII. — Exécution d'un passage à niveau sans contre-rail, ouverture de la

forme du ballast, fourniture des matériaux avec confection de la chaussée et raccordement aux abords, comprenant buses pour l'écoulement des eaux, deux poteaux d'avertissement, quatre poteaux limitant le passage et 40 mètres linéaires de clôture. Chaque passage, 160 francs.

XLIII. — Traversée à niveau de voie de service à écartement normal. Traversée pour une voie, 1.800 francs.

XLIV. — Établissement de la ligne téléphonique. Par kilomètre de chemin de fer, 350 francs.

XLV. — A ajouter par poste téléphonique, 300 francs.

XLVI. — Poteaux kilométriques, poteaux de rampes, pentes et courbes. Par kilomètre de chemin de fer, 50 francs.

II. — Stations.

XLVII. — Bâtiments à voyageurs en maçonnerie ou en poteaux de chêne avec remplissage en briques de 11 centimètres, du pays, et à rez-de-chaussée, y compris la sujétion des trottoirs sur la voie et sur la cour. Le mètre carré (surface mesurée à l'extérieur des murs), 100 francs.

XLVIII. — Abris en bois avec remplissage en briques de 11 centimètres d'épaisseur (fermé sur trois côtés et la moitié du quatrième). Le mètre carré (mesuré à l'extérieur des murs), 75 francs.

XLIX. — Plus-value par mètre carré de surface couverte en dehors des murs à l'aide d'un auvent, 25 francs.

L. — Halle couverte (marchandises), poteaux en chêne. Le mètre carré (mesuré à l'extérieur des murs), 80 francs.

LI. — Plus-value par mètre carré de surface couverte en dehors des murs à l'aide d'un auvent, 25 francs.

LII. — Quai découvert. Le mètre de surface horizontale (la construction des rampes ou escaliers est implicitement comprise dans le prix unitaire), 10 francs.

LIII. — Empierrement (hérisson de 20 centimètres en pierres du pays et cailloutis de 12 centimètres en quartzites). Le mètre carré, 4f,20.

LIV. — Remise à machines en maçonnerie ou en poteaux de chêne avec remplissage en briques de 11 centimètres du pays, avec fosse à visite, petit atelier avec ou sans bureau. Le mètre carré, 90 francs.

LV. — Grand atelier en maçonnerie ou en poteaux de chêne avec remplissage en briques de 11 centimètres. Le mètre carré, 80 francs.

LVI. — Remise à voitures en maçonnerie ou en poteaux de chêne avec remplissage en briques de 11 centimètres. Le mètre carré, 70 francs.

LVII. — Clôtures en bois du type à agréer par le département. Le mètre linéaire, 4 francs.

CHAPITRE III. — Matériel roulant.

LVIII. — Locomotives à six roues couplées du poids de 18 tonnes en ordre de marche. L'une, 32.000 francs.

LIX. — Voitures pour voyageurs de 1re classe, fermées à glace et à couloir

central et à banquettes rembourrées (type de la Sarthe). L'une, 5.500 francs.

LX. — Voitures pour voyageurs de 2e classe, fermées à vitre, à couloir central (type de la Sarthe). L'une, 5.000 francs.

LXI. — Voitures pour voyageurs, mixtes de 1re et 2e classes à couloir central (type de la Sarthe). L'une, 5.300 francs.

LXII. — Voitures fourgons. L'une, 3.500 francs.

LXIII. — Wagons à marchandises couverts, de 5 tonnes, frein à vis. L'un, 3.000 francs.

LXIV. — Wagons à marchandises couverts, de 5 tonnes, frein à main. L'un, 2.800 francs.

LXV. — Wagons à marchandises découverts, de 5 tonnes. L'un 2.400 francs.

LXVI. — Wagons plates-formes de 5 tonnes. L'un, 2.300 francs.

LXVII. — Plus-value pour les véhicules désignés au nos LXIII, LXIV, LXV, LXVI, quand les wagons de 5 tonnes sont remplacés par des wagons de 10 tonnes. Par wagons, 20 p. 100 des prix ci-dessus.

LXVIII. — Frein Westinghouse. Par machine, 1.300 francs.

LXIX. — Frein Westinghouse à 8 sabots pour voitures et fourgons, y compris les boyaux et raccords. Par voiture, 800 francs.

LXX. — Dispositifs d'intercommunication à placer sur les voitures qui ne sont pas munies de frein. Par voiture, 250 francs.

LXXI. — Gros outillage de l'atelier central des réparations, y compris le moteur, pièces de rechange, outillage et mobilier de l'exploitation et de la voie. Par kilomètre de voie. 1.500 francs.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Les chemins de fer d'intérêt local qui font l'objet du présent cahier des charges auront les directions suivantes :

POINTS de départ	LOCALITÉS VOISINES DU TRACÉ	POINTS d'arrivée
Raucourt	Chémery, Malmy, Vendresse, la Cassine, Sanville, le Chesne, Châtillon, Noirval	Vouziers.
Châtillon	Brieulles, Authe, Harricourt, Bar	Buzancy.
Nouzon	Neufmanil	Gespunsart.
Le Tremblois	Bourg-Fidèle	Rocroi.
Wasigny	La Neuville, Lalobbe	Signy-l'Abbaye.

Art 1 *bis*. — Les voies publiques empruntées seront les suivantes :

1° Ligne de Raucourt à Vouziers : rues du Ruisseau, de la Belle-Volée et du

Gué-Nollet, dans la traverse de Raucourt; chemin de grande communication n° 9 et route nationale n° 46;

2° Ligne de Nouzon à Gespunsart : boulevard de la Gare et place de Gambetta, à Nouzon;

3° Ligne du Tremblois à Rocroi : rue de Montmorency et place communale dans la traversée de Rocroi.

4° Ligne de Wasigny à Signy-l'Abbaye : chemin de grande communication n° 2.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de dix mois à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que les lignes soient livrées à l'exploitation deux ans après la promulgation de ladite loi.

Art. 3. — Les projets d'infrastructure seront préparés par le département et à ses frais, et les projets de superstructure par le concessionnaire et à ses frais.

Aucun travail de superstructure ne pourra être entrepris sans que les projets en aient été approuvés conformément à l'article 3 de la loi du 11 juin 1880, pour les projets d'ensemble par le conseil général, et pour les projets de détail des ouvrages par le préfet, sous réserve de l'approbation spéciale du ministre des travaux publics, dans le cas où les travaux affecteraient des cours d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie.

A cet effet, les projets d'ensemble, comprenant l'emplacement des stations, seront remis au préfet dans les dix mois au plus tard de la date de la loi déclarative d'utilité publique.

Le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumettra ces projets au conseil général qui statuera définitivement, sauf le droit, réservé au Ministre des travaux publics par le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi, d'appeler le conseil général à statuer à nouveau sur lesdits projets.

L'une des expéditions des projets ainsi approuvés sera remise au concessionnaire avec la mention de la décision approbative du conseil général; l'autre restera entre les mains du préfet.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

Art. 4. — Le concessionnaire pourra prendre copie, sans déplacement, de tous les plans, nivellements et devis qui auraient été antérieurement dressés aux frais du département.

Art. 5. — Les projets d'ensemble qui doivent être produits par le concessionnaire comprennent, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan de pose;

2° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions dudit plan.

Art. 6. — Les acquisitions de terrains seront faites par le département, ainsi qu'il est dit à la convention : ce dernier restera en outre chargé des remboursements à faire à la compagnie de l'Est dans les gares communes.

Dans le but de réduire le plus possible le cube de terrassements, le concessionnaire pourra présenter toute modification aux projets d'infrastructure qui serait compatible avec les conditions de déclivité et de courbes définies ci-après, sous la réserve que le projet ainsi rectifié ne pénétrera pas dans les propriétés closes de murs ou dans des propriétés d'agrément et qu'il ne nécessitera pas l'acquisition de propriétés bâties.

Le concessionnaire pourra à toute époque de la concession être requis par le préfet, au nom du département, et par le ministre des travaux publics, au nom de l'État, d'exécuter et d'exploiter une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés et poursuivis dans les délais et conditions prescrits par la décision qui les a ordonnés, l'administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 80 centimètres.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas 2 mètres et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,10; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,40.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 70 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 35 centimètres, et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 60 mètres, sauf aux abords des gares et à la traversée des villages où le rayon pourra être abaissé à 30 mètres.

Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire; toutefois, cette clause pourra ne pas être appliquée à la traversée de Raucourt.

Le maximum des déclivités est fixé à 30 millièmes pour les trois premières lignes et à 25 millièmes pour celle de Wasigny à Signy-l'Abbaye.

Une partie horizontale de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire, sauf à la traversée de Raucourt.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après :

1° Ligne de Raucourt à Vouziers, avec embranchement de Châtillon à Buzancy :

Stations pour voyageurs et marchandises à Raucourt, Chémery, Vendresse, Sauville, le Chesne, Châtillon, Quatre-Champs, Ballay, Vouziers, Brieulles, Authe et Buzancy;

Arrêts pour voyageurs à la Cassine, Tannay, Noirval, Autruche et Harricourt.

2° Ligne de Nouzon à Gespunsart :

Stations pour voyageurs et marchandises à Nouzon, Neufmanil et Gespunsart;

Arrêt pour voyageurs à la Forge.

3° Ligne du Tremblois à Rocroi :

Stations pour voyageurs au Tremblois et stations pour voyageurs et marchandises à Bourg-Fidèle et Rocroi.

4° Ligne de Wasigny à Signy-l'Abbaye.

Stations pour voyageurs et marchandises à la Neuville, Lalobbe et Signy-l'Abbaye.

Arrêts pour voyageurs à Wasigny et Signy-l'Abbaye.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou halles sont reconnues nécessaires, d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Art. 10. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir les communications interceptées par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration compétente.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route

nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par le ministre des travaux publics ou le préfet, suivant le cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication ou d'intérêt commun, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de 4m,30 au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 3m,70. La hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 1 mètre.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par le ministre des travaux publics ou le préfet, suivant les cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 3m,70 pour les chemins à une voie et de 6m,60 sur les lignes ou sections pour lesquelles le concessionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 3m,60.

Art. 13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails et contre-rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle inférieur à 45 degrés, à moins d'une autorisation formelle de l'administration supérieure.

L'ouverture libre des passages à niveau sera d'au moins 6 mètres pour les routes nationales et départementales et les chemins vicinaux de grande communication, et d'au moins 4 mètres pour tous les autres chemins.

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, les types des barrières qu'il devra poser aux passages à niveau, ainsi que les abris ou maisons de gardes à établir. Il peut dispenser d'établir des maisons de gardes ou des abris, et même de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

La déclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau sera réduite à 20 millièmes au plus sur 10 mètres de longueur de part et d'autre sur chaque passage.

Art. 14. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des

routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 3 centimètres par mètre pour les routes nationales et 5 centimètres pour les routes départementales et les chemins vicinaux. Le préfet restera libre toutefois d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, en ce qui touche les routes départementales et les chemins vicinaux; le ministre statuera en tout ce qui touche les routes nationales.

Art. 15. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de sa concesston, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par ces travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à l'encontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 3m,70 de largeur entre les parapets, sur les chemins à une voie, et 6m,60 sur les chemins à deux voies, et ils présenteront en outre les garages nécessaires pour la sécurité des ouvriers de la voie. La hauteur des parapets ne pourra être inférieure à 1 mètre.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par le concessionnaire, pour le service du chemin de fer, une voie charretière ou une passerelle pour les piétons. L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté, suivant les cas, par l'État, le département ou les communes intéressées, d'après l'évaluation contradictoire qui sera faite par les ingénieurs ou les agents désignés par l'autorité compétente et par les ingénieurs de la compagnie.

Art. 16. — (Supprimé.)

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais du concessionnaire, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve aucune interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — Le concessionnaire n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité; il sera tenu de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçon-

nerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 18 kilogrammes, au moins, par mètre courant sur les voies de circulation.

L'espacement maximum des traverses sera de 77 centimètres d'axe en axe.

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront agréés par le préfet. Le concessionnaire pourra, conformément à l'article 20 de la loi du 11 juin 1880, être dispensé de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie ; mais il devra fournir des justifications spéciales pour être dispensé d'en établir :

1° Dans la traversée des lieux habités ;

2° Dans les parties contiguës à des chemins publics ;

3° Sur 10 mètres de longueur, au moins, de chaque côté des passages à niveau et des stations.

Art. 21. — Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par le concessionnaire.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et il demeure en même temps soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, le concessionnaire sera tenu, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, qui pourraient être imposés par le ministre des travaux publics, ainsi que les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge du concessionnaire.

Art. 25. — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. Les travaux que le ministre des travaux publics pourrait ordonner à cet effet seront exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 26. — Les travaux seront soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du ministre des travaux publics.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra obtenir de l'assemblée générale des actionnaires la sanction soit de la régie, soit du traité.

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un entrepreneur soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections du chemin, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance du préfet auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 27. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le préfet désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le préfet autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, le concessionnaire pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer, laquelle sera faite dans la même forme que les réceptions partielles.

Art. 28. — Immédiatement après l'achèvement des travaux, et au plus tard six mois après la mise en exploitation des lignes ou de chaque section, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain, en présence d'un représentant du département, ainsi qu'un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Il fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec les agents désignés par le préfet, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais du concessionnaire et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge des concessionnaires.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence du préfet et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Sur les sections de voies publiques empruntées, où la voie ferrée sera accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien à la charge du concessionnaire comprendra le pavage ou l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 50 centimètres servant d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 29 *bis*. — Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués à l'article précédent, il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection.

Art. 30. — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, partout où la nécessité en aura été reconnue par le préfet, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation sur les points où le chemin de fer traverse à niveau des routes ou chemins publics.

Art. 31. — Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur les lignes concédées devra passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont définies par le deuxième paragraphe de l'article 7.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et pourront être à deux étages.

L'étage inférieur sera complètement couvert, garni de banquettes avec dossiers, fermé à glaces, muni de rideaux et éclairé pendant la nuit; l'étage supérieur sera couvert et garni de banquettes avec dossiers; on y accédera au

moyen d'escaliers qui seront accompagnés, ainsi que les couloirs donnant accès aux places, de garde-corps solides d'au moins 1m,10 de hauteur utile.

Les dossiers et les banquettes devront être inclinés et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

Il y aura des places de deux classes; on se conformera, pour la disposition particulière des places de chaque classe, aux prescriptions qui sont arrêtées par le préfet.

L'intérieur de chaque compartiment contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Le nombre des voitures à frein qui doivent entrer dans la composition des trains sera réglé par le préfet, en rapport avec les déclivités de la ligne.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes, composant le matériel roulant, seront constamment tenus en bon état.

Art. 32. — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne entière dans chaque sens est fixé, pour les voyageurs, à trois sur la ligne de Raucourt à Vouziers, y compris son embranchement, et à quatre sur chacune des trois autres lignes.

Art. 33. — Le concessionnaire supportera les dépenses qu'entraînera l'exécution des ordonnances, décrets, décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus ou à rendre par application de la loi du 15 juillet 1845 et de celle du 11 juin 1880, au sujet de la police et de l'exploitation du chemin de fer.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation du préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, le minimum et le maximum de la vitesse des convois de voyageurs et de marchandises sur les différentes sections de la ligne, la durée du trajet et le tableau de la marche des trains.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession. Celle-ci prendra fin cinquante années après. Toutefois, le département aura le droit de la faire cesser trente années après la date de cette loi en prévenant le concessionnaire un an au moins à l'avance. En ce cas, le département devra rembourser au concessionnaire la fraction

non encore amortie de la partie remboursable de la participation du concessionnaire dans les dépenses d'établissement du réseau.

Art. 35. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. Le même droit est conféré dès à présent au département pour les cinq années qui précéderont la fin de la concession supposée réduite à trente ans.

En ce qui concerne les terrains et installations et les objets mobiliers (matériel roulant, mobilier des stations, outillage des ateliers et des gares) non portés au compte d'établissement, le département se réserve le droit de les reprendre, en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel.

Le département sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, le département ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 36. — Le département aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des vingt premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Ce terme de vingt ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective du réseau entier, ou au plus tard à partir de la fin du délai qui est fixé dans l'article 2 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est demandé par le département après l'expiration des vingt premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on établira

le produit net moyen des cinq autres années. Si cette période comprend des années de remboursement d'insuffisances, le calcul des produits nets sera effectué abstraction faite de ces remboursements et dans les conditions des années de partage.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession, supposée de trente années.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat :

1° Les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant les deux derniers paragraphes de l'article 35, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour le département ;

2° La fraction non encore amortie de la partie remboursable de la participation du concessionnaire dans les dépenses d'établissement du réseau ;

3° Pour le cas où le rachat aurait lieu avant trente ans à dater de la loi déclarative d'utilité publique, la fraction de la partie non remboursable de ladite participation qui resterait à amortir, en supposant que l'amortissement dût s'effectuer régulièrement en trente années.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, le chemin concédé ayant été déclaré d'intérêt général, l'État sera substitué au département dans tous les droits que ce dernier tient de la loi du 11 juin 1880 et du présent cahier des charges.

Si l'État rachète la concession passé le terme de vingt années qui est fixé dans le paragraphe 1er du présent article, le rachat sera opéré suivant les dispositions qui précèdent. Dans le cas où, au contraire, l'État déciderait de racheter la concession avant l'expiration de ce terme, l'indemnité qui pourra être due aux concessionnaires sera liquidée par une commission spéciale, conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 37. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par les articles 2 et 3, il encourra la déchéance, qui sera prononcée par le ministre des travaux publics, après une mise en demeure, sauf recours au conseil d'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme de 90.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 38. — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 2, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement dans les conditions prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit enfin la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué sur la demande

du département, après mise en demeure par le ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'État par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement sera reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

Dans le cas de déchéance, la partie non encore remboursée du cautionnement et la retenue effectuée sur les travaux, conformément à l'article 4 de la convention, pour constituer la participation du concessionnaire dans les dépenses d'établissement du réseau, deviendront la propriété du département.

Art. 39. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, le préfet prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'il est en état de reprendre et de continuer l'exploitation et s'il ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics. Cette déchéance prononcée, la participation du concessionnaire dans les dépenses d'établissement du réseau, c'est-à-dire la partie non remboursable, et la portion restant à amortir de la partie remboursable, ainsi que le fonds de renouvellement de la voie, deviendront la propriété du département.

Art. 40. — Les dispositions des trois articles qui précèdent ne seraient pas applicables et la déchéance ne serait pas encourue dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX — DE PÉAGE — Raucourt	Nouzon	Le Tremblois	Wasigny	DE TRANSPORT — Raucourt	Nouzon	Le Tremblois	Wasigny	TOTAUX — Raucourt	Nouzon	Le Tremblois	Wasigny
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.												
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,065	0,063	0,053	0,060	0,035	0,032	0,027	0,035	0,10	0,095	0,08	0,095
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,050	0,04	0,037	0,045	0,025	0,0225	0,018	0,020	0,075	0,0625	0,055	0,065
Enfants. Au-dessous de 3 ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De 3 à 7 ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de 7 ans, ils payent place entière.												
Chiens transportés dans les trains de voyageurs	0,010	»	0,010	0,010	0,005	»	0,005	0,005	0,015	0,30 quel que soit le parcours	0,015	0,015
Sans que la perception puisse être inférieure à 15 centimes pour les lignes de Raucourt à Vouziers et à Busancy et du Tremblois à Rocroi, et à 30 centimes pour la ligne de Wasigny à Signy-l'Abbaye.												
Petite vitesse.												
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,07	0,07	0,07	0 07	0,03	0,03	0,03	0,03	0,10	0,10	0,10	0,10
Veaux et porcs	0,025	0,025	0,025	0,025	0,015	0,015	0,015	0,015	0,04	0,04	0,04	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02

Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.

[illegible] teinture et autres bois exotiques. — [illegible] dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,14	0,11	0,14	0,12	0,11	0,09	0,11	0,08	0,25	0,20	0,25	0,20
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,11	0,10	0,11	0,10	0,09	0,08	0,09	0,08	0,20	0,18	0,20	0,18
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. . .	0,09	0,09	0,09	0,09	0,07	0,07	0,07	0,07	0,16	0,16	0,16	0,16
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,06	0,06	0,14	0,14	0,14	0,14
Tarif spécial par wagon complet.												
Marchandises des 1re, 2e, 3e et 4e classes	0,07	0,07	0,07	0,07	0,05	0,05	0,05	0,05	0,12	0,12	0,12	0,12
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 600 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube, par wagon et par kilomètre : 50 centimes.												
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.												
Par pièce et par kilomètre.												
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,09	0,09	0,09	0,06	0,06	0,06	0,06	0,15	0,15	0,15	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,12	0,12	0,12	0,12	0,08	0,08	0,08	0,08	0,20	0,20	0,20	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	»	1,80	»	1,80	»	1,20	»	1,20	»	3,00	»	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	»	2,25	»	2,25	»	1,50	»	1,50	»	3,75	»	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	»	0,90	»	0,90	»	0,60	»	0,60	»	1,50	»	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	»	1,35	»	1,35	»	0,90	»	0,90	»	2,25	»	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender, marchant sans rien traîner.												

TARIF.	PRIX											
	DE PÉAGE				DE TRANSPORT				TOTAUX			
	Raucourt	Nouzon	Le Tremblois	Wasigny	Raucourt	Nouzon	Le Tremblois	Wasigny	Raucourt	Nouzon	Le Tremblois	Wasigny
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.												
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,15	0,15	0,15	0,10	0,10	0,10	0,10	0,25	0,25	0,25	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur; omnibus, diligences, etc.	0,18	0,18	0,18	0,18	0,14	0,14	0,14	0,14	0,32	0,32	0,32	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. — Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.												
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide . . .	0,12	0,12	0,12	0,12	0,08	0,08	0,08	0,08	0,20	0,20	0,20	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre. . .	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,06	0,06	0,14	0,14	0,14	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.												
Grande vitesse.												
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils	0,36	0,36	0,36	0,36	0,28	0,28	0,28	0,28	0,64	0,64	0,64	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,18	0,18	0,18	0,12	0,12	0,12	0,12	0,30	0,30	0,30	0,30
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale au prix de.	0,60	0,60	0,60	»	0,40	0,40	0,40	»	1,00	1,00	1,00	»

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 2 kilomètres, elle sera comptée pour 2 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes, ou, s'il n'y a pas de bâtiments, d'axe en axe des quais à voyageurs. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics, suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.

Art. 42. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable du préfet, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures ou compartiments de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Art. 43. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 44. — Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la 1re classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par le concessionnaire ; elles seront immédiatement affichées et soumises à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 45. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse invisible pesant plus 3.000 kilogrammes.

Néanmoins, le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3.000 à 5.000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de 5.000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses individuelles pesant plus de 5.000 kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 46. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels les règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le préfet, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition du concessionnaire.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Art. 47. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans condition, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les

taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification des tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception de tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics, suivant les distinctions établies par l'article 5 de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 48. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour le transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 49. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques sont expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures, après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiées dans le jour qui suivra celui de la remise.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition du concessionnaire, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le préfet déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 50. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Il en sera de même des frais de transbordement qui seront faits dans les gares de raccordement de la ligne concédée avec une ligne présentant une largeur de voie différente.

Art. 51. — Le concessionnaire sera tenu de faire soit par lui-même, soit par un intermédiaire dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 5.000 habitants, soit un centre de population de 5.000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le préfet sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 52. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transports de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

La même faculté sera accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 54. — Dans le cas où le Gouvernement aurait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, le concessionnaire sera tenu de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport.

Le prix du transport qui sera opéré dans ces conditions, ainsi que le prix du transport des militaires ou marins voyageant soit en corps, soit isolément, pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, sera payé conformément aux tarifs homologués.

Dans le cas où l'État s'engagerait à fournir une subvention par annuité au concessionnaire, le prix de ces transports sera fixé à la moitié des mêmes tarifs.

Art. 55. — Le concessionnaire sera tenu, à toute réquisition, de mettre à la disposition de l'administration un ou plusieurs compartiments de 2e classe à deux banquettes, ou un espace équivalent, pour le transport des prévenus, accusés ou condamnés, et de leurs gardiens.

Il en sera de même pour le transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans des établissements d'éducation.

L'administration pourra, en outre, requérir l'introduction dans les convois ordinaires de voitures cellulaires lui appartenant, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer.

Le prix de ces transports sera réglé dans les conditions indiquées à l'article précédent.

Art. 56. — Le concessionnaire sera tenu de réserver, dans chacun des trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, un compartiment spécial de 2e classe ou un espace équivalent pour recevoir les lettres, les dépêches, ainsi que les agents du service des postes. L'espace réservé devra être fermé, éclairé et situé à l'étage inférieur des voitures.

L'administration des postes aura le droit de fixer à une voiture déterminée de chaque convoi une boîte aux lettres dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Elle pourra installer à ses frais, risques et périls, et sous sa responsabilité, des appareils spéciaux pour l'échange des dépêches sans arrêt des trains.

L'administration des postes pourra aussi : 1° requérir un second comparti-

ment dans les conditions indiquées au paragraphe 1er ; 2° requérir l'introduction de voitures spéciales lui appartenant dans les convois ordinaires du chemin de fer, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer.

Les prix des transports qui pourront être requis dans les conditions ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'État se serait engagé à fournir au département une subvention par annuités. Dans ce cas, la mise à la disposition du service des postes d'un compartiment, en conformité du paragraphe 1er du présent article, sera effectuée gratuitement. Le prix de tous autres transports faits par le concessionnaire sur la réquisition de l'administration des postes est, dès à présent, fixé à la moitié des tarifs homologués.

Les agents des postes et des télégraphes en service ne seront également assujettis qu'à la moitié de la taxe dans le cas où la ligne serait subventionnée par le Trésor.

Dans le même cas, les matériaux nécessaires à l'établissement ou à l'entretien des lignes télégraphiques seront transportés à moitié prix des tarifs homologués.

L'administration des postes pourra enfin exiger, le concessionnaire et le département entendus, et après s'être mise d'accord avec le ministre des travaux publics, qu'un train spécial dans chaque sens soit ajouté au service ordinaire. Dans ce cas, que le chemin de fer soit subventionné ou non, le montant intégral des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite des produits qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord des arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Les employés chargés de la surveillance du service des postes, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches et à la levée des boîtes auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure du chemin de fer.

Si le service des postes exige des bureaux d'entrepôt de dépêches dans les gares et stations, le concessionnaire sera tenu de lui fournir l'emplacement nécessaire ; cet emplacement sera déterminé sous l'approbation du ministre des travaux publics, l'administration des postes en payera le loyer dans le cas où le chemin de fer ne serait pas subventionné par l'État.

Lorsque le concessionnaire voudra changer les heures de départ des convois ordinaires, il sera tenu, dans tous les cas, d'avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Art. 57. — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, s'il en est requis par le ministre des travaux publics, les lignes et appareils téléphoniques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation. Il devra, toutefois, avant l'établissement des lignes, se pourvoir de l'autorisation du ministre des postes et des télégraphes.

Il pourra, avec l'autorisation du ministre des postes et des télégraphes, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État sur les points où une ligne semblable existe le long de la voie ; il ne pourra s'opposer à ce que l'État se serve des poteaux qu'il aura établis, afin d'y accrocher ses propres fils.

Le concessionnaire est tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi des appareils téléphoniques, ainsi que l'organisation à ses frais du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Les agents des postes et des télégraphes voyageant pour le contrôle du service de la ligne électrique du chemin de fer ou du service postal exécuté sur cette ligne auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du concessionnaire, sur le vu de cartes personnelles qui leur seront délivrées.

Dans le cas où l'État s'engagerait à fournir au département une subvention par annuités, la même gratuité s'appliquerait aux agents voyageant pour la construction ou l'entretien des lignes télégraphiques établies le long de la voie ferrée.

Le Gouvernement aura la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ou de plusieurs lignes télégraphiques, sans nuire au service du chemin de fer. Il pourra aussi déposer sur les terrains dépendant du chemin de fer le matériel nécessaire à ces lignes ; mais il devra le retirer dans le cas où il serait reconnu par le préfet que le concessionnaire a besoin de ces terrains pour le service du chemin de fer.

Sur la demande du ministre des postes et des télégraphes, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents ordinaires les fils des lignes télégraphiques, de donner aux employés des télégraphes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture de fils télégraphiques, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

En cas de rupture des fils télégraphiques ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur-ingénieur de la ligne télégraphique pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Il sera alloué au concessionnaire une indemnité de 50 centimes par kilomètre parcouru par la machine, quand le dommage ne proviendra pas du fait du concessionnaire ou de ses agents.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements

auraient lieu aux frais du concessionnaire, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Le concessionnaire ne pourra se refuser à recevoir et à transmettre les télégrammes officiels par ses fils et appareils, et dans des conditions qui seront déterminées par le ministre des postes et des télégraphes.

Dans le cas où le ministre des postes et des télégraphes jugera utile d'ouvrir au service privé certaines gares de la ligne, il devra s'entendre avec le concessionnaire pour régler les conditions et le prix de ce service.

Les fonctionnaires, agents et ouvriers commissionnés chargés de la construction, de la surveillance et de l'entretien des lignes télégraphiques, ont accès dans les gares et stations et sur la voie ferrée et ses dépendances, pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art 58. — Dans le cas où le Gouvernement, le département ou les communes ordonneraient ou autoriseraient la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, le concessionnaire ne pourra s'opposer à ces travaux, mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer ni aucuns frais pour le concessionnaire.

Art. 59. — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans tout autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de concessionnaire.

Art. 60. — Le Gouvernement, le département et les communes auront le droit de concéder de nouveaux chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

Le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, une indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

Les concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation du paragraphe 1er de l'article 31, ainsi que des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans ce cas, lesdits concessionnaires ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les divers concessionnaires ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le ministre des travaux publics statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Le concessionnaire ne pourra toutefois être tenu à admettre sur ses rails un matériel dont le poids serait hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes, comme aussi dans le cas où le concessionnaire de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les concessionnaires seraient tenus de s'arranger entre eux de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celui des concessionnaires qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les concessionnaires ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toutes les lignes, l'administration y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

Le concessionnaire sera tenu, si l'autorité compétente le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins

Il sera fait un partage équitable des frais communs résultant de l'usage desdites gares, et les redevances à payer par les compagnies nouvelles seront, en cas de dissentiment, réglées par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des gares, il sera statué, le concessionnaire entendu, savoir :

Par le préfet, si les deux chemins sont d'intérêt local et situés dans le même département;

Par le ministre, si les deux lignes ne sont pas situées dans le même département, ou si l'un des deux chemins est d'intérêt général.

Art. 61. — Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, le concessionnaire entendu.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle du préfet. Le concessionnaire aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Le préfet pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits

embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

Le préfet pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Le concessionnaire sera tenu d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

Le concessionaire amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus de 1 kilomètre. Ce temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par le concessionnaire, il pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par le préfet seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par le concessionnaire et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, le concessionnaire entendu.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur les lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte du concessionnaire et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure, et sans préjudice de tous dommages-intérêts que le concessionnaire serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser le concessionnaire de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, il est autorisé à percevoir un prix fixe de 12 centimes par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, 4 centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Tout wagon envoyé par le concessionnaire sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. Le concessionnaire sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 5.000 kilogrammes déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé par le préfet de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 62. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge du concessionnaire.

Art. 63. — Les agents et gardes que le concessionnaire établira soit pour la réception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 64. — Il pourra être institué, près du concessionnaire, un ou plusieurs commissaires chargés d'exercer une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser, chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Si le concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions directes au profit du département.

Art 66. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 90.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement des travaux.

Elle sera rendue au concessionnaire par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 67. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Mézières-Charleville.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture des Ardennes.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département des Ardennes, sauf recours au conseil d'État.

Art. 69. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Art. 70. — Est annulé l'article 16.

Sont modifiés les articles 3, 5, 6, 9, 11, 29, 35, 36, 38, 39, 41, 56, 57 et 66.

Sont ajoutés les articles 1 *bis* et 29 *bis*.

Fait double à Mézières, le 22 décembre 1893.

DÉCRET

(N° 215)

[24 juillet 1894]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement dans le département de la Gironde d'une ligne de tramway, à traction de locomotive entre Bordeaux et Cadillac.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction de locomotives, destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Bordeaux (Passerelle) et Cadillac.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Gironde est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 3 juillet 1894, entre le préfet de la Gironde, au nom du département, et M. Emile Faugère, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan

d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

. . . . . .

CONVENTION.

Entre M. Berniquet, officier de la Légion d'honneur, préfet de la Gironde, agissant au nom du département en vertu de la délibération du conseil général du 6 mai 1892,

D'une part;

Et M. Faugère (Emile), ingénieur civil, domicilié à Bordeaux, rue Vital-Carles, n° 44,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet de la Gironde concède à M. Faugère, qui l'accepte, une ligne de tramway, à voie de 1 mètre de largeur, à traction de locomotives, pour le service des voyageurs et des marchandises entre Bordeaux (Passerelle) et la ville de Cadillac.

Le tramway sera établi entre Bordeaux et le port des Collines sur l'accotement du chemin d'intérêt commun n° 165 et du chemin public à la suite; du port des Collines à la Tresne, la voie sera posée sur plate-forme indépendante.

Entre la Tresne et Cadillac, le tramway sera établi sur l'accotement ou la chaussée des chemins de grande communication nos 110 et 126 et sur la chaussée et la contre-allée du chemin vicinal ordinaire n° 33 de Cadillac; c'est sur ce dernier emplacement que sera construite la station de Cadillac;

Art. 2. — Tous les travaux d'infrastructure et de superstructure, ainsi que les acquisitions des terrains, seront faits par les soins et aux frais du concessionnaire, sauf en ce qui concerne l'élargissement du carrefour des chemins de grande communication nos 110 et 126, à Langoiran, tel qu'il est prévu par le plan d'alignement approuvé. Pour cet élargissement, le concessionnaire supportera la totalité des frais relatifs aux travaux; il supportera, en outre, les deux tiers des dépenses d'acquisition des immeubles nécessaires, sans que la charge lui incombant de ce chef puisse, en aucun cas, être inférieure à 5.000 francs. Le département contribuera à l'élargissement pour le complément de la dépense relative aux acquisitions sur ce point.

Il est de plus spécifié que le sol des voies publiques de toutes catégories, nécessaire à l'assiette du tramway et de ses dépendances, sera livré gratuitement au concessionnaire.

Art. 3. — M. Faugère s'engage à exploiter le tramway de Bordeaux à Cadillac à ses risques et périls pendant la durée de la concession, sans aucune subvention du département ni de l'État.

Art. 4. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles M. Faugère déclare se soumettre.

Art. 5. — Après la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire devra substituer à son lieu et place, dans les droits et obligations qui résultent pour lui de la présente convention, une société anonyme dont le capital sera ultérieurement déterminé.

Art. 6. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention et du cahier des charges y annexé, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par le concessionnaire.

Art. 7. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction du cahier des charges ci-annexé, il est apporté dérogation ou modification aux indications du cahier des charges-type en ce qui concerne les articles 7, 8, 11, 11 *bis*, 14, 15 et 23.

Fait double à Bordeaux, le 3 juillet 1894.

Lu et approuvé : Lu et approuvé :

BERNIQUET. FAUGÈRE.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — La ligne partira de Bordeaux (Passerelle) pour aboutir à Cadillac et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Chemin d'intérêt commun n° 165 et chemin public suivant, depuis l'origine du projet jusqu'au port des Collines;

2° Chemin de grande communication n° 110, depuis la station de la Tresne jusqu'au carrefour voisin du chemin de grande communication n° 126;

3° Chemin de grande communication n° 126, sur tout son parcours, depuis la Tresne jusqu'à Langoiran;

4° Chemin de grande communication n° 110, depuis Langoiran jusqu'à Cadillac;

5° Chemin vicinal n° 33, de Cadillac, et contre-allée de ce chemin.

Le reste *comme au type* (*).

(*) Voir le *type*, *Ann.*, 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 28 juillet 1894.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 216)

[4 novembre 1893]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Exemption accordée à un portier-consigne : il fait partie de l'armée active. — (Sieur Martini.)

CONSIDÉRANT que, aux termes de la loi susvisée du 13 mars 1875 et des tableaux y annexés, les portiers-consignes sont rattachés à l'état-major particulier du génie et font par suite partie de l'armée active: qu'il résulte de l'instruction que le sieur Martini était, en 1892, portier-consigne à Saint-Vincent-du-Lauzet; qu'il suit de là qu'il ne pouvait être considéré comme habitant de la commune de Saint-Vincent-du-Lauzet au sens de l'article 3 de la loi susvisée du 21 mai 1836, et que, dans ces circonstances, il est fondé à demander décharge des prestations auxquelles il a été imposé, à raison de sa personne, pour l'année 1892, sur le rôle de ladite commune... (Arrêté annulé. Décharge.)

(N° 217)

[4 novembre 1893]

Cours d'eau. — Taxes d'arrosage. — Canal du Drac. — (Canal du Drac contre sieurs Faure et autres.)

L'engagement souscrit par un propriétaire, en vue de l'arrosage de ses terrains, pour toute la durée de la concession d'un canal, est opposable aux acquéreurs de ces parcelles en l'absence même de toute transcription. (*Canal du Drac*, 1re *esp*). (*).

(*) Rap. 8 juillet 1893, Bastide, tribunal des conflits, *suprà*, p. 589 et les conclusions de M. Romieu, commissaire du gouvernement.

Lorsqu'un propriétaire a souscrit à l'arrosage de 2ha,50a, en indiquant trois parcelles formant ensemble 4 hectares, sans préciser dans quelle mesure la souscription devait être divisée entre ces parcelles, le concessionnaire du canal a rempli ses engagements, en amenant l'eau nécessaire à l'arrosage de 2ha,50a, devant une seule parcelle de 3 hectares. (*Faure 2e esp.; — Commune de Pelleautier.*)

Le concessionnaire a également rempli ses engagements en amenant l'eau sans interruption pendant toute l'année seulement à l'entrée de la propriété du contribuable engagé à l'arrosage, encore bien que, par suite du débordement d'une rivière, le contribuable n'aurait pu arroser qu'une partie de sa propriété (*Canal du Drac, 3e esp.; — Canal du Drac.*)

Réduction de taxe proportionnelle : application des clauses de l'acte d'engagement (*Sequestre du canal du Drac.*)

Réclamations. — Délai. — Réclamation formée plus de trois mois après la publication du rôle. Non-recevabilité (*Commune de Pelleautier.*)

Dépens. — Pas de dépens en matière de taxe d'arrosage, autres que les frais d'expertise et de tierce expertise (*Canal du Drac, 1 esp.*).

1re ESPÈCE. — *Séquestre du canal du Drac contre sieurs Faure, Bonhomme et Joffret.*

... CONSIDÉRANT qu'il n'est pas contesté que les parcelles à raison desquelles les sieurs Clément Faure, Bonhomme et Joffret ont été imposés, leur ont été vendues par le sieur Daniel Faure qui avait souscrit l'arrosage de ces parcelles aux eaux du canal du Drac par un acte d'engagement fait pour toute la durée de la concession;

Considérant que, si cet acte, contrairement aux prescriptions contenues dans son article 6, n'a pas été transcrit, les sieurs Clément Faure et autres ne peuvent se prévaloir de l'omission de cette formalité pour obtenir la décharge des taxes qui leur ont été imposées; qu'en effet, d'une part, aux termes de l'article 25 de la loi du 23 juin 1857, les taxes d'arrosage, autorisées par le gouvernement lorsqu'elles sont perçues au profit des concessionnaires de canaux d'irrigation, sont recouvrées dans les formes déterminées par les articles 3 et 4 de la loi du 14 floréal an XI, comme dans le cas où lesdites taxes sont perçues au profit d'associations de propriétaires intéressés; que, d'autre part, les

engagements souscrits en vue de l'arrosage constituent, ainsi que l'obligation du curage, une charge inhérente à l'immeuble et le suivent en quelques mains qu'il passe indépendamment de toute transcription; qu'il appartient, d'ailleurs, aux représentants du souscripteur primitif d'obliger, par telle voie que de droit, l'administration du séquestre du canal du Drac à leur livrer la quantité d'eau qu'elle s'est engagée à fournir à leur auteur; que, dans ces conditions, le requérant est fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué et le rétablissement des sieurs Clément Faure et autres sur les rôles des années 1886 à 1888 aux taxes d'arrosage auxquelles ils avaient été assujettis;

Sur les conclusions à fin de dépens :

Considérant que les réclamations en matière de taxe d'arrosage, qui sont assimilées aux contributions directes, ont lieu sans autres frais que ceux d'expertise et de tierce expertise; que, dès lors, il n'y a pas lieu d'allouer de dépens... (Arrêté annulé. Les sieurs Clément Faure, Bonhomme et Joffret seront rétablis sur les rôles des années 1886 à 1888 aux taxes d'arrosage auxquelles ils avaient été imposés.)

2e ESPÈCE. — (*Sieur Faure.*)

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Clément Faure a, en 1873, souscrit un engagement à l'usage des eaux du canal du Drac pour l'arrosage d'une contenance totale de 2ha,50a, comprise dans trois parcelles de propriétés situées dans la commune de Tallard à Ville-Vieille, à Roime et à Saint-Martin; que, si ces différentes parcelles ont ensemble une superficie de 4ha,33a, le requérant n'a pas précisé, dans son engagement, la mesure suivant laquelle sa souscription devait être divisée entre ces parcelles; qu'ainsi en l'absence de toute clause, prescrivant une répartition, l'administrateur du séquestre du canal a satisfait à ses obligations en amenant l'eau nécessaire à l'arrosage de l'étendue souscrite par le sieur Faure sur la parcelle de Ville-Vieille dont la surface est de 3ha,08a; que, dès lors, le requérant n'est pas fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué qui l'a maintenu à la taxe d'arrosage à laquelle il avait été imposé, pour l'année 1888, sur le rôle du canal du Drac... (Rejet.)

3e ESPÈCE. — (*Séquestre du canal du Drac contre sieur Bumat.*)

Considérant que, d'après l'article 2 du décret du 11 avril 1863 portant concession du canal du Drac, le concessionnaire n'est

tenu que de conduire l'eau à la limite de chaque propriété à arroser;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les eaux ont été amenées, pendant l'année 1887, sans interruption à l'entrée de la propriété du sieur Bumat engagé à l'arrosage; que, si, par suite des dégâts causés à sa propriété par les débordements de la rivière la Luye, le sieur Bumat, faute d'avoir établi des rigoles intérieures, n'a pu en arroser qu'une partie, cette circonstance ne saurait le faire exonérer de la taxe d'arrosage à laquelle il a été imposé; que, dès lors, l'administrateur du séquestre du canal du Drac est fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué et le rétablissement du sieur Bumat sur le rôle de l'année 1887... (Arrêté annulé. Le sieur Bumat sera rétabli sur le rôle de l'année 1887 à la taxe d'arrosage à laquelle il avait été imposé.)

(N° 218)

[10 novembre 1893]

Communes. — Chemins ruraux. — (Dames Véron-Duverger et autres.)

Tableau. Demande en radiation. — Le préfet et le ministre de l'intérieur ne sont pas compétents pour ordonner la radiation de différents chemins des tableaux des chemins ruraux d'une commune. — D'ailleurs les tableaux dont s'agit n'ont pas eu pour effet d'attribuer aux communes la propriété des chemins qui y sont portés et n'empêchent point les requérants de faire valoir devant l'autorité judiciaire les droits qu'ils peuvent avoir sur le sol des chemins (*Dames Véron-Duverger*, 1re esp.).

Classement. Exception de propriété. — Chemin desservant deux hameaux d'une commune, livré depuis longtemps à la circulation générale et séparé par une haie de la propriété riveraine; reconnaissance par la commission départementale comme chemin rural, après une enquête au cours de laquelle le requérant n'a point fait valoir ses prétentions à la propriété dudit chemin; pas d'excès de pouvoir. D'ailleurs cette décision ne fait pas obstacle à ce que le requérant fasse valoir devant l'autorité judiciaire les droits de propriété qu'il peut avoir sur le sol du chemin (*Veuve Lepoultel*, 2e esp.).

1re ESPÈCE. — (*Dames Véron-Duverger.*)

CONSIDÉRANT que la demande présentée par les requérants au préfet de l'Yonne tendait à la radiation de différents chemins des tableaux, dressés en 1868 des chemins ruraux des communes de Malay-le-Grand et de Noé; que ni le préfet, ni le ministre n'avaient compétence pour ordonner cette radiation; que, d'ailleurs, les tableaux dont s'agit n'ont pu avoir pour effet d'attribuer aux communes la propriété des chemins qui y sont portés et ne font pas obstacle à ce que les requérantes fassent valoir, si elles s'y croient fondées, devant l'autorité judiciaire, les droits qu'elles peuvent avoir sur le sol desdits chemins... (Rejet.)

2e ESPÈCE. — (*Dame veuve Lepoultel.*)

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le chemin reconnu par la décision ci-dessus visée de la commission départementale comme chemin rural de la commune de Saint-Denis-le-Gast dessert deux hameaux de cette commune; qu'il est depuis longtemps livré à la circulation générale et qu'une haie sépare le sol de ce chemin de la parcelle en bordure qui appartient à la requérante; que, lors de l'enquête à laquelle il a été procédé, la dame Lepoultel n'a pas fait valoir ses prétentions à la propriété du chemin dont il s'agit; que, dans ces circonstances, la commission départementale a pu, sans excéder ses pouvoirs, prendre, par application de l'article 4 de la loi du 20 août 1881, une décision portant reconnaissance, comme chemin rural de la commune de Saint-Denis-le-Gast, de ladite voie; que, d'ailleurs, cette décision ne fait pas obstacle à ce que la requérante fasse valoir devant l'autorité judiciaire, si elle s'y croit fondée, les droits de propriété qu'elle peut avoir sur le sol dudit chemin... (Rejet.)

(N° 219)

[10 novembre 1893]

Travaux publics. — Construction de l'école normale d'institutrices de Bar-le-Duc. — Décompte. — (Département de la Meuse contre sieurs Weber et Simon, et sieur Micault.)

Carrières (Changement de) non ordonné ni nécessaire pour les travaux, mais seulement accepté sur la demande de l'entrepreneur; pas d'indemnité due (IV).

Déblais. — Plus-value de jets sur banquettes pour les déblais effectués à une certaine profondeur, allouée pour toute espèce de déblais exécutés à la profondeur prévue et non point seulement pour ceux exécutés en cuvette.

— Banc de rocher. — Décidé que le prix unique applicable aux fouilles de toutes natures, porté au bordereau, ne pouvait, dans la commune intention des parties, s'appliquer aux déblais d'un banc de rocher extrêmement dur et compact, inconnu lors de l'adjudication ; indemnité allouée (I).

— Transport des déblais de roc dur n'ayant pas été plus onéreux que celui des déblais prévus : application du prix prévu pour tous les déblais sans classification ; rejet de la demande de plus-value.

Garantie de l'architecte. — Décidé que l'architecte coupable de négligences dans la conduite des travaux ne pouvait être rendu entièrement responsable du retard apporté à la remise des plans de détail et des dessins d'exécution aux entrepreneurs, le maître de l'ouvrage ayant prescrit la mise en adjudication des travaux sans laisser à l'architecte le temps nécessaire pour dresser lesdits plans et dessins ; fixation du chiffre de la garantie (X).

Intérêts alloués à compter de l'expiration du délai de garantie fixé à un an après la réception provisoire, aucune malfaçon importante n'ayant été constatée pendant ce délai (IX).

Malfaçons. — Solives mal assemblées et s'étant rompues sous la charge anormale qui leur a été imposée en cours d'exécution ; remplacement à la charge de l'entrepreneur (VII).

Retard dans la remise aux entrepreneurs des plans détaillés et des dessins d'exécution, ayant entraîné un retard dans l'exécution des travaux et de fausses manœuvres, des difficultés pour l'approvisionnement des matériaux et des pertes sur le débit des blocs de pierres de taille. Indemnité allouée aux entrepreneurs (VIII).

Sujétions. — Modifications importantes au projet : augmentation de plus d'un tiers du cube des maçonneries en pierre de taille ; appareil et moulures plus onéreux : indemnité allouée (III).

Substitution de matériaux autorisée par l'architecte ; qualités égales ; non-lieu à réduction de prix (V).

— Ciment employé, sans ordre, de qualité supérieure à celle prévue ; refus de plus-value (VI).

Travaux imprévus. — Maçonneries en pierres sèches non

prévues nécessaires pour combler des vides dans les fouilles, dus à des erreurs de piquetage dont les entrepreneurs ne sont pas responsables. Allocation du prix de ces maçonneries à l'entrepreneur (II).

..... I. EN CE QUI CONCERNE LE ROCHER RENCONTRÉ DANS LES FOUILLES : *Sur les conclusions du département tendant à la suppression et subsidiairement à la réduction de l'indemnité allouée de ce chef et sur celles du recours incident tendant à faire élever le chiffre de ladite indemnité :*

CONSIDÉRANT que, si le bordereau des prix, sous le n° 90, fixait un prix unique applicable aux fouilles de toutes natures et de toutes classes à l'exception de la terre végétale, ce prix unique ne devait, dans la commune intention des parties contractantes, s'appliquer qu'aux natures de terrain en vue desquelles il avait été établi ; qu'il résulte de l'instruction que les entrepreneurs ont rencontré un banc de rocher extrêmement dur et compact dont l'existence n'avait pas été révélée lors de l'adjudication et qui n'avait pu entrer dans les prévisions des parties ; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que les entrepreneurs avaient droit à un prix spécial pour l'extraction de ce rocher ;

Mais considérant qu'il résulte des documents versés au dossier que la plus-value de 3.571^{f},19 allouée par le conseil de préfecture pour ce rocher en sus du prix des déblais est exagérée et qu'il en sera fait une exacte évaluation en la fixant à 2 000 francs;

..... II. *Sur les conclusions du département tendant à faire retrancher du décompte la somme de* 693^{f},65 *allouée par le conseil de préfecture et représentant le prix de* 138^{m3},73 *de maçonneries en pierres sèches :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise que, par suite d'erreurs de piquetage dont les entrepreneurs ne sont pas responsables, des dimensions trop grandes ont été données à certaines fouilles et que les vides ont dû être comblés avec des maçonneries en pierres sèches, lesquelles ont contribué d'ailleurs à donner une solidité plus grande aux murs de fondations ; que, dans ces circonstances, le département a été à bon droit condamné à payer aux sieurs Weber et Simon le prix de ces maçonneries ;

..... III. *En ce qui concerne les plus-values réclamées par les entrepreneurs pour les ouvrages de pierre de taille, sur les con-*

clusions du département (6e chef) *et sur celles du recours incident* (6e et 11e chefs) :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que des modifications importantes ont été apportées au projet primitif en ce qui concerne les ouvrages en pierre de taille, que le cube prévu a été augmenté de plus d'un tiers et qu'on a prescrit aux entrepreneurs un appareil et des moulures plus compliqués et d'une exécution beaucoup plus onéreuse que ceux qu'ils pouvaient s'attendre à exécuter étant données les dispositions générales du projet primitif; que, dans ces circonstances, les entrepreneurs ont droit à une indemnité à raison des conditions nouvelles dans lesquelles ils ont exécuté ces ouvrages (indemnité de 8.590f,77 exactement évaluée par le conseil de préfecture) ;

..... IV. *Sur les conclusions du département tendant à la suppression de l'indemnité de* 2 299f,59 *allouée aux entrepreneurs pour la substitution de la pierre de Lérouville et de la Savonnière à la pierre de Brillon prévue au devis :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les carrières de Brillon pouvaient fournir des moellons piqués nécessaires pour les parties du bâtiment où l'emploi de la pierre de Combles n'avait pas été autorisée ; qu'il n'est pas contesté que l'architecte n'a pas prescrit de remplacer la pierre de Brillon par la pierre de Lérouville et de la Savonnière, mais a seulement accepté la substitution proposée par les entrepreneurs de cette dernière pierre à celle qui était prévue au devis; que, dans ces circonstances, ce changement n'était pas de nature à ouvrir un droit à indemnité au profit des sieurs Weber et Simon et qu'il y a lieu dès lors de retrancher du décompte la plus-value allouée de ce chef par le conseil de préfecture ;

V. *Sur les conclusions du département tendant à faire réduire de* 163f,85 *le prix des maçonneries qui devaient être exécutées en moellons d'Huville et pour lesquelles la pierre de Lérouville a été employée :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, que les entrepreneurs ont été autorisés à remplacer la pierre d'Huville prévue au projet par la pierre de Lérouville qui présentait le même ensemble de qualités; que, dans ces circonstances, le département qui n'a pas souffert du changement n'est pas fondé à demander une diminution du prix fixé au marché pour les ouvrages dont il s'agit et alloué à bon droit aux entrepreneurs par le conseil de préfecture ;

VI. *Sur les conclusions du département tendant à la suppres-*

sion de la plus-value de 132f,52 allouée par le conseil de préfecture pour les enduits des latrines à raison de l'emploi du ciment de Portland :

Considérant que, d'après le devis, ces enduits devaient être faits en ciment de tuileaux et que l'emploi du ciment de Portland n'a pas été prescrit aux entrepreneurs ; que ceux-ci n'ont droit, dès lors, qu'au prix fixé par le marché pour les enduits en ciment de tuileaux ;

VII. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à l'allocation d'une somme de 348f,16 pour 66 solives qui ont été remplacées :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport de l'expert désigné par le conseil de préfecture, que la rupture de ces solives doit être attribuée à l'exécution défectueuse de l'assemblage prescrit par l'architecte, ainsi qu'aux charges anormales imposées à cette charpente au cours de l'exécution des travaux par les entrepreneurs ; que, dès lors, les frais du remplacement des solives dont il s'agit ont été à bon droit laissés par le conseil de préfecture à la charge des sieurs Weber et Simon ;

VIII. *En ce qui concerne l'indemnité allouée par le conseil de préfecture aux entrepreneurs à raison du retard apporté à la remise des plans détaillés et des dessins d'exécution :*

Sur les conclusions du département tendant à la suppression de cette indemnité et sur celles des sieurs Weber et Simon tendant à la faire porter de 25.007f,19 à 31.492f,27 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les plans et dessins dressés avant l'adjudication n'étaient pas suffisants pour permettre aux entrepreneurs de faire leurs commandes de matériaux et d'exécuter les travaux dont ils s'étaient chargés ; qu'ils devaient être et ont été effectivement complétés par des plans et dessins d'exécution, mais que ces documents nécessaires n'ont été remis pour la plupart aux entrepreneurs, malgré leurs réclamations réitérées, qu'à des dates assez éloignées de l'adjudication alors que, pour se conformer aux prescriptions de leur marché, ils avaient dû organiser leurs chantiers et prendre leurs dispositions pour terminer les travaux dans le bref délai imparti par le cahier des charges ; qu'il en est résulté un retard dans l'exécution des travaux et de fausses manœuvres, des difficultés pour l'approvisionnement des matériaux et des pertes sur le débit des blocs de pierres de taille ; qu'à raison de ces divers éléments de préjudice, il est dû une indemnité aux entrepreneurs ;

Mais considérant que le conseil de préfecture en a fait une évaluation exagérée et qu'il y a lieu de réduire à 20.000 francs la somme que le département doit être condamné à payer à ces entrepreneurs de ce chef ;

..... IX. *En ce qui concerne les intérêts :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que les sieurs Weber et Simon avaient droits aux intérêts du solde de leur entreprise à partir de l'expiration du délai de garantie fixé à un an à partir de la réception provisoire ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il a été procédé le 23 juin 1885 à la réception provisoire des travaux dont le département a pris immédiatement possession ; qu'il n'a été constaté pendant l'année de garantie aucune malfaçon pouvant autoriser le département à retarder la réception définitive ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que les entrepreneurs avaient droit aux intérêts à partir du 24 juin 1886, en réservant seulement au département le droit d'exiger l'exécution de divers travaux de parachèvement, d'ailleurs peu importants, mentionnés dans le procès-verbal de réception provisoire et que les entrepreneurs ne justifient pas avoir exécutés ou avoir été dispensés d'exécuter ;

..... X. *Sur les conclusions du préfet tendant à faire déclarer le sieur Micault garant à l'égard du département de toutes les condamnations maintenues par la présente décision au profit des sieurs Weber et Simon :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, que si on peut relever à la charge du sieur Micault, architecte, diverses négligences dans la conduite des travaux, ce dernier ne peut être rendu entièrement responsable du retard apporté à la remise des plans de détail et dessins d'exécution aux entrepreneurs, le département ayant prescrit la mise en adjudication des travaux sans laisser à l'architecte le temps nécessaire pour dresser lesdits plans et dessins, que le conseil de préfecture a condamné le sieur Micault, qui ne s'est pas pourvu contre cette décision, à garantir le département jusqu'à concurrence de 2.719f,71 des condamnations prononcées contre ce dernier au bénéfice des sieurs Weber et Simon et que le préfet ne justifie pas que le conseil de préfecture ait ainsi inexactement apprécié la part de responsabilité qui incombe à l'architecte ; que, dès lors, son arrêté doit être maintenu sur ce point... (Indemnités allouées sous les 2e et 3e chefs réduites de 3.571f,19 à 2.000 fr., et de 25.007f,79 à 20.000 francs. Sont supprimées les indemnités

allouées sous les chefs n° 7 (2.299f,59) et n° 9 (132f,52). Indemnité de 399 francs allouée pour le 1er chef. Solde des travaux fixé par le conseil de préfecture à 78.093f,82 arrêté au chiffre de 69.482f,33 que le département payera aux sieurs Weber et Simon. Frais d'expertise supportés, un cinquième par le sieur Micault, quatre cinquièmes par le département. Intérêts capitalisés aux 13 février 1890, 18 février 1891, 27 avril 1892 et 17 mai 1893. Masse des dépens supportée trois quarts par les entrepreneurs et un quart par le département. Dépens exposés par le sieur Micault mis à la charge du département.)

(N° 220)

[10 novembre 1893]

Travaux publics communaux. — Construction d'un marché couvert. Plans et devis. — Honoraires. — (Ville d'Aurillac contre sieur Escande.)

Décidé que les plans et devis détaillés exécutés par l'architecte sur la demande de la ville ne rentraient point dans les travaux d'études préliminaires que ledit architecte s'était engagé à faire gratuitement. Fixation des honoraires dus.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si le sieur Escande a proposé à la ville d'Aurillac de faire gratuitement des études préliminaires pour un projet de marché couvert sur un emplacement déterminé en vue de renseigner la ville sur le type de construction et les dispositions principales qu'il conviendrait d'adopter, ce ne sont pas des renseignements de cette nature qui ont été demandés au sieur Escande par l'architecte de la ville dans sa lettre du 22 mars 1887, mais que celui-ci, conformément à une délibération du conseil municipal en date du 11 mars 1887, a prié le sieur Escande de fournir à la ville des plans et devis détaillés d'un projet complet de superstructure d'un marché couvert à établir dans les conditions déterminées par ladite délibération; que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que le sieur Escande ne s'était pas engagé à faire ce travail à titre gratuit et qu'il lui était dû une rémunération par la ville d'Aurillac; qu'il y a lieu, dès lors, de rejeter la requête de ladite ville;

Sur le recours incident :

Considérant qu'il sera fait une exacte évaluation des honoraires dus au sieur Escande en les fixant à 1.000 francs; qu'il y a lieu, dès lors, réformant l'arrêté du conseil de préfecture, de condamner la ville d'Aurillac à lui payer ladite somme;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Escande a demandé les intérêts des intérêts les 30 juillet 1890, 26 août 1891 et 18 octobre 1892, qu'à chacune de ces dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts, qu'il doit donc être fait droit auxdites demandes... (La requête de la ville d'Aurillac est rejetée. La ville payera au sieur Escande 1.000 francs à titre d'honoraires avec intérêts du 24 décembre 1888 capitalisés aux dates des 30 juillet 1890, 26 août 1891 et 18 octobre 1892. Ville d'Aurillac condamnée aux dépens.)

PERSONNEL

(N° 221)

(Août 1894)

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 1er août 1894. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'honneur, savoir :

Au grade de Commandeur :

MM. **Doniol**, Inspecteur Général de 1re classe, Conseiller d'État en service extraordinaire, Directeur du Personnel et de la Comptabilité à l'Aministration centrale.
Rousseau (Armand), Inspecteur Général de 2e classe, Conseiller d'État en service ordinaire.

Au grade d'Officier :

MM. **Lorieux** (Théodore), Inspecteur Général de 2e classe.
Fontaine (Arthur), Ingénieur en Chef de 1re classe.

Au grade de Chevalier :

MM. **Salle** (Georges),
Michaut (Henri),
Babinet (André),
Rolland de Ravel,
Clavel,
Leloutre,
Monet,
Dardenne,
Devos,
} Ingénieurs ordinaires de 1re classe.
Daudé (Jean), Sous-Ingénieur.
Mauris, Ingénieur ordinaire de 1re classe.

Décret du 3 *août*. — M. **d'Ocagne**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'honneur (sur la proposition du Ministre des Colonies).

2° NOMINATIONS.

Arrêté du 28 *juillet* 1894. — Sont nommés Sous-Ingénieurs pour prendre rang à dater du 1er août 1894, les Conducteurs principaux faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire dont les noms suivent :

MM. **Mercelat** (Louis), Belfort, service ordinaire et service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône.
Roth (Guillaume), Toul, service du canal de la Marne au Rhin.
Rousseau (Auguste), Vitré, service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine.

Idem. — M. **Gérard** (Alexandre), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, au Vigan, service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Renardier**, est nommé Sous-Ingénieur pour prendre rang à dater du 16 septembre.

Décret du 30 *juillet*. — M. **Aubert** (Henry), Conducteur de 3e classe, est nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er août 1894.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 2 *août* 1894. — M. **Limasset**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Châlons, au service ordi-

naire du département de la Marne, est mis à la disposition du Préfet du département de l'Aisne, pour remplir les fonctions d'Agent voyer en Chef de ce département.

M. **Limasset** sera considéré comme étant en service détaché.

Décision du 18 *août.* — M. **Galland**, Inspecteur général de 2e classe, détaché au service de l'Administration des Travaux publics du Gouvernement Ottoman, est autorisé à renouveler, pour une nouvelle période de deux années, son contrat avec la Sublime-Porte.

4° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Caillié** (Jean), Ingénieur en Chef de 1re classe.	18 sept. 1894

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 31 *juillet* 1894. — M. **Aubert** (Henry), nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er août 1894, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Barcelonnette et du 4e arrondissement (ligne de Saint-André à Barcelonnette et de Chorges à Barcelonnette) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Robert**, en remplacement de M. **Delpit**, précédemment appelé à un autre service.

Idem. — M. **Pasteur** (Aristide), Conducteur de 2e classe, attaché au service central hydrométrique du bassin de la Seine, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Sisteron, en remplacement de M. **Desormos**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Pasteur** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 6 *août.* — Le service du Contrôle de l'exploitation de la ligne de Villeneuve-sur-Lot à Tonneins est rattaché, savoir :

I. *Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments.*

Au 4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Limoges.

II. *Pour le Contrôle de l'exploitation et de la traction.*

Au 4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Limoges.

III. *Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale.*

A la 4e circonscription d'Inspecteur particulier, à Bordeaux.

IV. *Pour la surveillance administrative.*

Au Commissariat de Cahors.

Arrêté du 7 août. — **M. Guibal**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Montpellier, au service ordinaire du département de l'Hérault et à divers services de navigation et de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, du service de la navigation du Tarn et du service hydrométrique du bassin de cette rivière, en remplacement de **M. Caillié**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Guibal remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 7 août. — Le service du Contrôle de l'exploitation des raccordements des lignes du Dorat et d'Angoulême avec la gare de Limoges-Bénédictins est rattaché :

I. *Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments.*

Au 4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Limoges.

II. *Pour le Contrôle de l'exploitation et de la traction.*

Au 4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Limoges.

III. *Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale.*

A la 2e circonscription d'Inspecteur particulier.

IV. *Pour la surveillance administrative.*

Au commissariat de Limoges.

Idem. — Le service de construction et de Contrôle de travaux des chemins de fer d'Avallon à Nuits-sous-Ravières et de Tamnay à Château-Chinon (**M. Lethier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Auxerre), est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au dépôt central des archives du Contrôle du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Arrêté du 9 août. — **M. Burger**, Ingénieur ordinaire de

1re classe, est remis en activité et chargé, à la résidence de Bourg, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de l'Ain et du 1er arrondissement (ligne de Saint-Claude à La Cluse) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Barrand**, en remplacement de M. **Regnoul**, précédemment appelé à un autre service.

Arrêté du 9 août. — M. **Boulzaguet** (Pierre), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, est chargé, à la résidence de Libourne, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de la Gironde et du 3e arrondissement du service de la navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vézère, en remplacement de M. **Boyer**, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Boulzaguet** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Favières** (Joël), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Villeneuve-sur-Lot à Falgueyrat, est attaché, à la résidence de Montauban, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Maillet**, précédemment appelé à d'autres fonctions, savoir :

1° Service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne — arrondissement du Nord ;

2° Service de la navigation de la Garonne — 2e arrondissement ;

3° Service de la navigation du Tarn — 2e arrondissement ;

4° Études et travaux relatifs au régime général du bassin de la Garonne — 2e section — 2e arrondissement, et du bassin du Tarn — 6e arrondissement.

M. **Favières** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 10 août. — Le service de constructions de chemins de fer d'Ajaccio à Mezzana et de Ponte-Leccia à Calvi (M. de **Volontat**, Ingénieur en Chef, à Ajaccio), est supprimé.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 1er août 1894. — Sont nommés Chevaliers de l'Ordre national de la Légion d'honneur, savoir :

MM. **Bosramier** (Silvain). } Conducteurs principaux.
Debacker (Émile). }

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent, savoir :

26 *mai* 1894. — M. **Cuny** (Joseph), Commis, Concours de 1892, n° 30, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Constantine.

12 *juillet*. — M. **Lasserre** (Antoine), Commis, Concours de 1892, n° 82, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.

3 *août*. — M. **Gautier** (Charles), Commis, Concours de 1892, n° 21, Gironde, service maritime.

Idem. — M. **Fontan** (Henri), Commis, Concours de 1885, n° 89, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.

Idem. — M. **Chauvet** (Jean), Concours de 1892, n° 65, Cantal, service des études et travaux du chemin de fer de Bort à Neussargues.

6 *août*. — M. **Fouque** (Jules), Commis, Concours de 1893, n° 61, Seine-et-Marne, service ordinaire.

Idem. — M. **Michel** (Jules), Commis, Concours de 1893, n° 63, Basses-Alpes, service ordinaire et service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Puget-Théniers.

Idem. — M. **Lorman** (Félix), Commis, Concours de 1893, n° 67, Yonne, service du canal du Nivernais.

Idem. — M. **Hérouard** (Édouard), Commis, Concours de 1893, n° 68, Somme, service ordinaire.

6 *août*. — M. **Letréguilly** (André), Commis, Concours de 1893, n° 70, Seine-Inférieure, service maritime — 1re section.

Idem. — M. **Oudot** (Charles), Commis, Concours de 1893, n° 74, Meurthe-et-Moselle, service du canal de la Marne au Rhin.

Idem. — M. **Lacombe** (Aimé), Commis, Concours de 1893, n° 80, Allier, service ordinaire.

Idem. — M. **Prat** (Jóseph), Commis, Concours de 1893, n° 82, Ardèche, service ordinaire.

Idem. — M. **Thomas** (Lucien), Commis, Concours de 1893, n° 83, Seine-et-Marne, service ordinaire.

Idem. — M. **Robiquet** (Edouard), Commis, Concours de 1893, n° 84, Loir-et-Cher, service ordinaire.

Idem. — M. **Bastidon** (Frédéric), Commis, Concours de 1893, n° 87, Ardèche, service ordinaire.

7 *août*. — M. **Monat** (Gilbert), Commis, Concours de 1893, n° 41, Puy-de-Dôme, service ordinaire.

9 *août*. — M. **Roque** (Raymond), Concours de 1892, n° 41, Gironde, service vicinal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Arnaud** (Pierre), Concours de 1892, n° 43, Gironde, service vicinal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

17 *août*. — M. **Leduc** (Prosper), Commis, Concours de 1893, n° 42, Seine, service central hydrométrique du bassin de la Seine.

Idem. — M. **Jeanson** (Charles), Commis, Concours de 1893, n° 72, Marne, service ordinaire.

3° HONORARIAT.

7 *août* 1894. — M. **Dupuy** (Louis), Conducteur de 1re classe, attaché, au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées et admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er *août* 1894, prend le titre de Conducteur principal honoraire.

4° SERVICES DÉTACHÉS.

6 *août* 1894. — M. **Bordes** (Léopold), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département des Basses-Alpes, au service des

études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Barcelonnette, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture pour être employé au service de l'hydraulique agricole du même département.

Il est placé dans la situation de service détaché.

6 *août*. — M. **Rottier** (Pierre), Conducteur de 4e classe, en congé est remis en activité, sur sa demande, et autorisé à conserver ses fonctions de Directeur du service des Eaux et de la voirie de la ville de Saumur.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

5° CONGÉ RENOUVELABLE.

17 *août* 1894. — M. **Ibarcq-Bourdette** (Pierre), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester chargé, en qualité d'Architecte, de la direction des travaux communaux de la ville de Salies-de-Béarn et de l'établissement thermal de cette station.

6° DÉMISSION.

17 *août* 1894. — Est acceptée la démission de M. **Dupont** (Louis), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service municipal de la ville d'Épernay.

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Boyer** (Noë), Conducteur de 1re classe, Landes, service ordinaire.	25 juill. 1894
M. **Boueil** (Jean), Conducteur de 1re classe, Landes, services des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan.	28 juill. 1894
M. **Vidal** (Barthélemy), Conducteur de 4e classe, Charente-Inférieure, service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angély à Marans.	30 juill. 1894

8° DÉCISIONS DIVERSES.

17 *juillet* 1894. — M. **Marcou** (Justin), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Constantine, est attaché, en outre, au

service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est-Algérien.

1er *août*. — **M. Paradis** (Auguste), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Lozère, est mis en retrait d'emploi avec deux cinquièmes de son traitement.

3 *août*. — Est rapporté l'Arrêté du 21 juin 1894, par lequel **M. Rabillon** (Dominique), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, a été attaché au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure.

Un congé de deux ans, sans traitement, pour affaires personnelles, est accordé à **M. Rabillon**.

Idem. — **M. Vidal** (Louis), nommé Conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Vienne et non encore installé, est attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Bort à Neussargues.

9 *août*. — Est rapporté l'Arrêté du 4 mai 1894, par lequel **M. Chaignet** (Léon) a été nommé Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret.

17 *août*. — **M. Roux** (Edouard), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département d'Oran, passe dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest.

Idem. — **M. Platel** (Eugène), Conducteur de 3e classe, détaché au service des Travaux publics de la régence de Tunis, est attaché au service ordinaire du département d'Oran.

Idem. — **M. Brazier** (Augustin), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des travaux d'assainissement des barthes de Sames, Guiche et Bardos, passe au service ordinaire du département des Landes.

18 *août*. — **M. Mariel** (Charles), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Vendée, passe au service ordinaire du département de la Meuse.

L'Éditeur-gérant : Vve Dunod et P. Vicq.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 222)

[9 août 1894]

Loi déclarant d'utilité publique, à titre d'intérêt général, le chemin de fer du Fayet à Chamonix et à la frontière suisse, et approuvant la convention passée avec la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la concession définitive de ladite ligne.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer du Fayet à Chamonix et à la frontière suisse par le col de Barberine.

Art. 2. — Sont approuvés la convention provisoire passée le 3 juillet 1893 et l'avenant à ladite convention signé le 13 juillet 1894 entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour la concession définitive de ladite ligne, sous réserve de la ratification de la convention à intervenir entre la France et la Suisse pour le raccordement de la section de Chamonix à la frontière suisse.

Art. 3. — Viendront en déduction les dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui ont été ou qui seront offertes par le département, les communes ou les propriétaires intéressés.

Art. 4. — Tout traité passé par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, soit pour la construction, soit pour l'exploitation de la ligne dont il s'agit, ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par décret délibéré en Conseil d'État.

Art. 5. — L'enregistrement de la convention et de l'avenant annexés à la présente loi, ainsi que de ceux à soumettre à l'approbation du Gouvernement en exécution de l'article précédent, ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

. . . . . .

ANNEXES A LA LOI

ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, le chemin de fer du Fayet à Chamonix et à la frontière suisse, et d'approuver la convention passée avec la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la concession définitive de ladite ligne.

CONVENTION.

L'an 1893 et le 3 juillet,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ladite compagnie représentée par M. E. Caillaux, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 30 juin et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans le délai d'un an, au plus tard, à dater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède, à titre définitif, à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui accepte :

D'une part, la section comprise entre le Fayet et Chamonix de la ligne de Cluses à Saint-Gervais et à Chamonix, qui a été concédée, à titre éventuel, à ladite compagnie par la loi du 2 août 1886;

D'autre part, le prolongement de cette ligne jusqu'à la frontière suisse.

Art. 2. — Il sera, en ce qui concerne la section du Fayet à Chamonix et son prolongement jusqu'à la frontière suisse, apporté aux cahiers des charges, lois, décrets, arrêtés et conventions qui régissent l'ensemble des concessions de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, les dérogations ci-après :

La section et son prolongement seront établis avec une largeur de voie de 1 mètre entre les bords intérieurs des rails. Il pourra y être fait usage d'une crémaillère dans les parties où l'inclinaison atteindra 25 millimètres par mètre.

Le ministre des travaux publics pourra décider, la compagnie entendue, que les terrains seront acquis et que les souterrains et les ouvrages d'art seront exécutés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de voies d'évitement.

La compagnie pourra être autorisée à poser la voie en empruntant les accotements des routes et chemins publics.

La largeur des accotements du chemin de fer, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 70 centimètres. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 120 mètres sur les parties à crémaillère, et à 80 mètres sur les autres; un alignement de 40 mètres au moins de longueur sera ménagé entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. En raison de circonstances exceptionnelles, le rayon des courbes pourra être abaissé au-dessous des limites ci-dessus, et la longueur des alignements entre courbes de sens inverse descendre au-dessous de 40 mètres sur certains points spéciaux déterminés par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et des rampes est fixé à 12 centimètres par mètre sur les parties à crémaillère, et à 25 millimètres par mètre sur les autres. Une partie horizontale de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, de manière à verser leurs eaux au même point.

Tous ces chiffres pourront être modifiés sur certains points où l'administration le reconnaîtrait nécessaire, la compagnie entendue, pour éviter les dépenses exceptionnelles.

Les gares, stations, dépôts, ateliers et autres installations accessoires seront établis d'après les types en usage sur les chemins de fer à voie étroite.

La largeur entre parapets des viaducs sur les routes, chemins et cours d'eau, l'ouverture entre les culées des ponts sur le chemin de fer, la largeur entre les piédroits des souterrains pourront être réduites à $4^m,25$, sauf sur les parties construites à deux voies, où elles seront de $7^m,50$.

La distance ménagée au-dessus des rails extérieurs de la voie pour le passage des trains sera réduite à $4^m,30$ sous les ponts à poutres droites, à $4^m,50$ sous les ponts en arc et à 5 mètres sous les tunnels.

A moins de circonstances spéciales, dont l'appréciation appartiendra au ministre des travaux publics, les croisements à niveau seront autorisés pour toutes les voies de terre publiques ou privées.

Le poids des rails pourra être réduit à 30 kilogrammes par mètre courant.

L'exploitation de la section du Fayet à la frontière sera suspendue pendant l'hiver; les dates de reprise et de cessation du service seront à chaque saison fixées par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

La traction sera effectuée soit par câbles, soit par des machines actionnées par la vapeur, l'eau ou l'électricité. Les machines locomotives, s'il y a lieu, les voitures de voyageurs et les wagons seront établis dans les conditions économiques en usage sur les chemins de fer à voie étroite.

Le nombre des trains que l'administration supérieure pourra exiger de la

compagnie sera limité à deux dans chaque sens aussi longtemps que les recettes ne justifieront pas un nombre plus élevé d'après les bases fixées par l'article 14 de la convention du 26 mai 1883 annexée à la loi du 20 novembre suivant. Toutefois, l'administration pourra toujours exiger la mise en marche d'un troisième train dans chaque sens, les jours de foire ou de marché.

Le nombre des classes de voitures à voyageurs sera réduit à deux, dont l'une correspondra à la 3e classe pour la perception des tarifs.

Les prix de transport, impôts non compris, indiqués à l'article 42 du cahier des charges du 11 avril 1857, seront appliqués à des distances virtuelles doubles des distances effectives par rails.

Il ne sera pas perçu de droits de transmission pour les relations des gares ou stations des lignes à voie étroite faisant l'objet de la présente convention avec les autres gares ou stations du réseau Paris-Lyon-Méditerranée.

La compagnie ne sera pas tenue de faire aux stations des lignes concédées par la présente convention soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondrait, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires des marchandises qui lui seront confiées.

Le service de la poste ne pourra disposer, à titre gratuit, que des trains de voyageurs ou mixtes circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, et, dans chacun de ces trains, que d'un compartiment de 2e classe ou d'un espace équivalent.

Pendant l'interruption de l'exploitation de la ligne pendant l'hiver, prévue ci-dessus, la compagnie ne sera pas tenue d'assurer le service de la poste.

Art. 3. — L'infrastructure et la superstructure, ainsi que les travaux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec la ligne à voie normale de Cluses au Fayet, seront exécutés par la compagnie pour le compte de l'État, conformément aux dispositions de l'article 6 de la convention du 26 mai 1883 annexée à la loi du 20 novembre suivant.

La contribution de la compagnie aux dépenses de superstructure sera réduite à 12.500 francs par kilomètre; ne seront pas comprises dans les longueurs auxquelles la compagnie devra contribuer, les parties à emprunter à la ligne à voie normale de Cluses au Fayet.

Les délais prévus pour la production des plans parcellaires dans les conditions de l'article 9 de la convention du 26 mai 1883 sont fixés à un an à partir de l'approbation du projet de tracé et de terrassements.

Le délai d'exécution des lignes mentionnées à l'article 1er de la présente convention sera réduit à quatre ans à partir du jour où le ministre des travaux publics aura approuvé l'ensemble des plans parcellaires.

Ne sera pas compté dans la supputation des délais le temps pendant lequel les divers projets que la compagnie doit fournir resteront entre les mains de l'administration, non plus que le temps que pourront exiger les approbations ou décisions ministérielles à intervenir.

Art. 4. — La compagnie est autorisée à conclure soit pour la construction, soit pour l'exploitation totale ou partielle des lignes désignées à l'article 1er, des traités qui devront être soumis à l'approbation du ministre des travaux publics.

Art. 5. — Toutes les dispositions de la convention approuvée par la loi du 20 novembre 1883 auxquelles il n'est pas dérogé par la présente convention sont applicables à la section du Fayet à Chamonix et à son prolongement jusqu'à la frontière suisse. Les recettes et les dépenses d'exploitation desdites sections, y compris les allocations qui pourraient être payées aux sociétés exploitantes, en vertu de traités approuvés par le ministre des travaux publics, seront comprises dans le compte prévu à l'article 10 de cette convention.

Toutes les dépenses et avances faites par la compagnie pour leur construction, déduction faite des sommes remboursées par l'État, seront portées au compte de premier établissement et donneront lieu aux prélèvements prévus par les articles 11 et 13 de ladite convention.

Art. 6. — La présente convention et toutes celles à soumettre à l'approbation du gouvernement, conformément aux dispositions de l'article 4, pour assurer la construction ou l'exploitation des lignes à voie étroite qui en font l'objet, seront enregistrées au droit fixe de 3 francs.

AVENANT

A LA CONVENTION DU 8 JUILLET 1894, RELATIVE A LA CONCESSION DE LA LIGNE DU FAYET A CHAMONIX ET A LA FRONTIÈRE SUISSE.

L'an 1894, le 13 juillet,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, représentée par M. Caillaux, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, rue Saint-Lazare, 88, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 13 juillet 1894, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an, au plus tard, à dater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La concession de la section de Chamonix à la frontière sera considérée comme substituée à celle de la ligne d'Ambérieu à Cerdon. En conséquence, la subvention de 400.000 francs due pour cette dernière par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en vertu du paragraphe 1er de l'article 6 de la convention du 26 mai 1883, sera reportée sur ladite ligne du Fayet à la frontière, en augmentation de la subvention mentionnée à l'article 3 de la convention du 3 juillet 1893.

Art. 2. — L'article 2 de la convention du 7 mai 1894, relative à la ligne d'Ambérieu à Cerdon, est et demeure annulé.

Art. 3. — Le présent avenant, comme la convention du 3 juillet 1893, sera enregistré au droit fixe de 3 francs.

Fait double, à Paris, les jour, mois et an que dessus.

(N° 223)

[9 août 1894]

Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département du Nord est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention et de l'avenant passés, les 19 février 1892 et 5 mars 1894, entre le préfet du Nord, d'une part, et M. Alfred Lambert, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à ladite convention.

Des copies certifiées conformes de ces conventions, avenant et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement du chemin de fer désigné à l'article 1er est fixé à 75.000 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder 29 kilomètres et y compris les frais de constitution du capital-actions, lesquels ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence de 6 p. 100 du montant de ce capital.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à la somme de 31.900 francs.

Cette charge annuelle, comme son remboursement ultérieur, seront calculés sur les bases fixées à la convention précitée du 19 février 1892 et à l'avenant du 5 mars 1894, pour les frais d'exploitation et l'intérêt à servir au capital de premier établissement.

Art. 5. — Est approuvé le traité passé le 7 mars 1893 entre la compagnie du chemin de fer du Nord et M. Lambert.

Les résultats dudit traité en ce qui concerne la compagnie du Nord seront compris, en recettes et en dépenses, dans son compte annuel d'exploitation.

Une copie certifiée conforme de ce traité restera annexée à la présente loi.

Art. 6. — Aucune émission d'obligations ne sera faite par le concessionnaire de la ligne de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq, soit pour la construction, soit pour l'exploitation de cette ligne.

Art. 7. — L'enregistrement du traité approuvé par l'article 5 ci-dessus ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

. . . . . .

ANNEXES A LA LOI

déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq.

CONVENTION.

L'an 1892 et le 19 février,

Entre les soussignés :

M. Vel-Durand, préfet du département du Nord, officier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte du département en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

3° Du décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique et approuvant le cahier des charges type ;

4° Du règlement d'administration publique en date du 20 mars 1882 ;

5° Des délibérations du conseil général du Nord, en date des 10 avril et 23 décembre 1891,

D'une part ;

Et M. Alfred Lambert, ingénieur civil, demeurant à Paris, 162, boulevard Magenta,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du Nord concède à M. Lambert la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local, à voie normale de 1m,44, de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq, d'une longueur de 29 kilomètres environ, conformément à l'avant-projet qui a servi de base à l'enquête d'utilité publique, modifié suivant les propositions de la commission d'enquête et la délibération du conseil général en date du 23 décembre 1891, et aux projets définitifs à approuver ultérieurement.

Art. 2. — Le concessionnaire exécutera et exploitera le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 3. — En cas d'insuffisance du produit brut annuel (impôts déduits) de la ligne pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt, amortissement compris, du capital de premier établissement tel qu'il est fixé ci-après, le département s'engage à subvenir au payement de cette insuffisance, tant à l'aide de ses revenus propres ou des subventions communales et particulières qu'à l'aide de la subvention de l'État telle qu'elle est définie aux articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 4. — Quelle que soit l'insuffisance, le concessionnaire ne pourra prétendre recevoir du département, indépendamment de l'intervention de l'État, des communes et des particuliers, une somme annuelle supérieure à 1.100 fr. par kilomètre.

Les subventions départementales seront payables pendant toute la durée de la concession à partir de la date de la mise en exploitation de la ligne entière.

Le payement des subventions quelles qu'elles soient sera d'ailleurs subordonné aux restrictions prévues par les deux derniers paragraphes de l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — Pour les calculs auxquels donneront lieu les dispositions ci-dessus et l'application de la loi du 11 juin 1880, il est entendu :

1° Que le maximum du capital de premier établissement est fixé 75.000 fr. par kilomètre, y compris les dépenses relatives à la constitution du capital-actions qui ne seront admises en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum de 6 p. 100 de ce capital-actions ;

2° Que pour le calcul des insuffisances, le taux de l'intérêt, amortissement compris, sera fixé à 4,25 p. 100 du capital de premier établissement ;

3° Que les frais d'entretien et d'exploitation seront compté pour leur montant réel et dûment justifié, sans pouvoir excéder un maximum annuel fixé par kilomètre à 1.300 francs, plus la moitié de la recette brute (impôts déduits) $\left(1.300 + \frac{R}{2}\right)$, tant que le chiffre de la recette brute (impôts déduits) n'atteindra pas 4.200 francs par kilomètre, et à 2.000 francs plus le tiers de la recette brute (impôts déduits) $\left(2.000 + \frac{R}{3}\right)$ lorsque le chiffre de la recette brute (impôts déduits) dépassera 4.200 francs par kilomètre.

Si les dépenses réelles sont inférieures à ce maximum, elles seront majorées d'une prime égale aux deux tiers de l'économie réalisée ;

4° Que la longueur de la ligne sera déterminée par un chaînage continu ayant pour extrémités les axes des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes, ou à leur défaut, les axes des trottoirs à établir pour le service des voyageurs ; mais sous la réserve expresse que, quelle que soit cette longueur, elle ne sera pas comptée pour plus de 29 kilomètres.

Art. 6. — Le concessionnaire ne pourra être tenu d'établir plus de trois trains par jour dans chaque sens, tant que la recette brute par kilomètre et par an ne dépassera pas 6 000 francs ; plus de quatre trains pour des recettes brutes kilométriques annuelles comprises entre 6.000 et 7.500 francs, et ainsi de suite à raison d'un train en sus pour chaque augmentation de 1.500 francs par kilomètre et par an.

Le préfet du Nord pourra, le concessionnaire entendu et avec l'adhésion du ministre des travaux publics, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu ci-dessus ; en ce cas, il sera ajouté à la formule d'exploitation une somme de 70 centimes par chaque train kilomètre ainsi imposé.

Art. 7. — La subvention du département sera payée semestriellement et dans les deux mois au plus tard à partir de la production par le concessionnaire des pièces justificatives des recettes et dépenses établies dans les formes déterminées par le décret du 20 mars 1882.

En cas de retard apporté par l'État dans le payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Il est entendu d'ailleurs que le calcul de la garantie portera sur l'année entière et que les payements faits à la fin du premier semestre seront considérés comme des acomptes, le règlement définitif devant être fait en fin d'année.

Art. 8. — Le remboursement des sommes payées au concessionnaire par le département et par l'État sera fait dans les conditions énoncées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, mais sous la réserve que le capital de premier établissement n'aura droit qu'à un prélèvement de 5,25 p. 100 par an.

Art. 9. — Les matériaux de construction de la ligne et le matériel roulant seront de provenance française ; le personnel de l'exploitation sera de nationalité française, sauf les dispenses à accorder par le préfet dans certains cas particuliers.

Art. 10. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi et que l'État aura pris l'engagement de concourir au payement de la garantie jusqu'à concurrence des maxima déterminés par l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 11. — M. Alfred Lambert s'engage à constituer, dans le délai d'un an à partir de la déclaration d'utilité publique, une société anonyme qui se substituera à lui et deviendra solidairement responsable avec lui vis-à-vis du département et de la compagnie du chemin de fer du Nord de tous les engagements qu'il aurait contractés envers eux.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'État conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 12. — Cette société devra réaliser intégralement et employer dans les conditions de l'article 18 de la loi du 11 juin 1880 un capital-actions de 20.000 francs par kilomètre avant d'effectuer aucune partie des emprunts consentis par la compagnie du chemin de fer du Nord.

Art. 13. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge du concessionnaire.

AVENANT

A LA CONVENTION DU 19 FÉVRIER 1892.

Entre M. Vel-Durand, préfet du Nord, agissant au nom du département, et M. Lambert, ingénieur civil à Paris.

Il a été convenu que les modifications ci-après seront apportées à la convention et au cahier des charges relatifs au chemin de fer d'intérêt local de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq :

1° La période fixée par le paragraphe 2 de l'article 4 de la convention du 19 février 1892 pour le payement des subventions départementales prendra fin le 31 décembre 1950 ;

2° Pour le calcul des insuffisances, le taux de l'intérêt, amortissement compris, fixé à 4,25 p. 100 par l'article 5, paragraphe 2, de la convention, est porté à 4,40 p. 100 ;

3° Une partie du capital kilométrique de premier établissement, fixée à 53.000 francs, sera tenue pour amortie le 31 décembre 1950 ;

4° La durée de la concession, fixée à soixante-quinze ans par l'article 34 du cahier des charges, est portée à quatre-vingt-cinq ans à partir de la promulgation de la loi qui approuvera la concession.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de Pont-de-la-Deûle (compagnie du chemin de fer du Nord), passera par ou près Raimbeaucourt, Moncheaux, Thumeries, Mons-en-Pevèle, Faumont, Bersée, Mérignies, Tourmignies et aboutira à Pont-à-Marcq (compagnie du chemin de fer du Nord).

Le reste (*comme au type*) (*).

. . . . . .

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 14 août 1894.

CONVENTION.

Entre la compagnie anonyme du chemin de fer du Nord, dont le siège est à Paris, 18, rue de Dunkerque, représentée par MM. :

André-Jean-Laurens de Waru;

Omer-Henri Wallon;

Joseph Hottinguer;

Agissant en leur qualité d'administrateurs de ladite compagnie et comme autorisés spécialement à réaliser le présent traité par décision de l'assemblée générale des actionnaires en date du 30 avril 1892,

D'une part,

Et M. Alfred Lambert, ingénieur civil, demeurant à Paris, 162, boulevard Magenta, agissant tant en son nom personnel, comme concessionnaire d'une ligne d'intérêt local, à voie normale de 1m,44 de largeur de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq, que comme se portant fort pour la société en formation pour la construction et l'exploitation de ladite ligne,

D'autre part,

Il a été exposé ce qui suit :

Le conseil général du département du Nord a, dans ses séances du 10 avril et du 23 décembre 1891, concédé à M. Lambert le chemin de fer à voie normale de 1m,44 de largeur de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq, d'une longueur de 29 kilomètres environ.

Le département a accordé cette concession avec une garantie d'intérêt éventuelle et annuelle dont le maximum pourrait atteindre 1.100 francs par kilomètre.

Conformément à l'article 13 de la loi du 11 juin 1880 et à l'article 12 du décret du 20 mars 1882, cette subvention motivera, de la part de l'État, une garantie d'intérêt pouvant être équivalente.

Dans ces circonstances, la compagnie du Nord et le concessionnaire de la ligne de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq sont convenus des stipulations suivantes :

Art. 1er. — En vue de dispenser M. Lambert ou la société à constituer par lui, pour le chemin de fer de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq, de toute émission d'obligations ou autre emprunt, la compagnie du Nord consent à lui faire une avance jusqu'à concurrence d'une somme de 55.000 francs par kilomètre au maximum.

Art. 2. — L'avance ci-dessus énoncée ne sera exigible, pour la portion afférente à chaque section de la ligne concédée, qu'après exécution des travaux ou livraison des matériaux dans les conditions prescrites par l'administration, sur la production de mémoires justificatifs desdits travaux et fournitures de matériaux, et aussi à la charge par ledit concessionnaire de justifier qu'il ne se trouve grevé d'aucune autre dette du chef de la concession.

Les sommes avancées par la compagnie du Nord produiront intérêt simple à 4 pour 100 par an, à compter de chaque versement.

Le compte général des avances faites, ainsi que celui des intérêts sur chaque

versement partiel, sera arrêté après la mise en exploitation de la totalité de la ligne.

Art. 3. — A la garantie des avances qui seront faites par la compagnie du Nord, M. Lambert, ès qualité, lui cède, délègue et transporte, ce qui est accepté par MM. André-Jean-Laurens de Waru, Omer-Henri Vallon et Joseph Hottinguer, ès qualités, le montant, en principal et intérêts, des sommes que M. Lambert ou la société du chemin de fer de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq auront à recevoir de l'État et du département du Nord ou de toute autre part, à titre de garantie d'intérêt ou pour toute autre cause, notamment en vertu du traité de concession du 19 février 1892 et de la loi déclarative d'utilité publique, et ses droits jusqu'à concurrence de ladite avance, à l'excédent annuel des recettes sur les dépenses de l'exploitation de la ligne de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq, tel que cet excédent lui sera dû par la compagnie qui exploitera.

A cet effet, M. Lambert, ès qualité, met et subroge la compagnie du Nord dans tous ses droits et actions contre l'État et le département du Nord résultant notamment dudit traité de concession et de la loi déclarative d'utilité publique, et aussi dans ses droits et actions contre la compagnie exploitante.

M. Lambert, ès qualité, s'oblige à réitérer ces transports et délégation, à ses frais, à toute réquisition de la compagnie du Nord, et à donner son concours à celle-ci pour lui faciliter le recouvrement des sommes transportées.

Il lui donne, dès à présent, tous pouvoirs et autorisations, à l'effet de toucher la totalité des sommes et créances transportées et de les porter au crédit de la compagnie.

Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un double des présentes pour les faire signifier partout où besoin sera.

M. Lambert, ès qualité, a remis à la compagnie du Nord, qui le reconnaît, une ampliation du traité passé le 19 février 1892 avec le département du Nord, et portant indication des modifications qui ont été apportées postérieurement à ce traité en conformité de l'avis du Conseil d'État en date du 19 juillet 1892, par lequel il s'est engagé notamment (art. 11) à constituer une société anonyme qui se substituera à lui, et qui devra (art. 12) réaliser intégralement et employer le capital-actions stipulé dans ledit traité, avant de réclamer aucune partie des avances consenties ci-dessus.

Art. 4. — Les intérêts et le remboursement de l'avance énoncée à l'article 1er ci-dessus seront assurés par une annuité payable en deux termes égaux les 1er janvier et 1er juillet de chaque année.

Les annuités de remboursement ci-dessus stipulées seront calculées du jour de l'arrêté de compte jusqu'au 31 décembre 1950, d'après le taux moyen d'intérêt (y compris la prime de remboursement et les droits et frais accessoires) des émissions d'obligations de la compagnie du Nord, pendant une année avant l'arrêté de compte.

En cas de non-payement total ou partiel d'une annuité à l'échéance prévue, comme aussi au cas où la compagnie du Nord, resterait, d'une façon quelconque, à découvert sur le montant des sommes à payer, ce qui restera dû produira intérêt à 4 pour 100 l'an à compter de l'échéance.

Les sommes restant dues au 31 décembre 1950 seront prélevées sur les

excédents des produits nets de toute sorte, conformément aux prévisions de l'article 3 ci-dessus.

Art. 5. — A raison des dispositions qui précèdent, la société du chemin de fer de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq ne pourra céder son exploitation qu'à une compagnie agréée par la compagnie du Nord.

La société du chemin de fer de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq s'engage, en outre, à n'entreprendre, en dehors des travaux que l'administration serait en droit de lui imposer, aucuns travaux nouveaux, lignes, embranchements, prolongements ou autres, et à ne faire aucune émission d'obligations ou autre emprunt sans l'assentiment de la compagnie du Nord, qui pourra en conséquence prendre à ce point de vue communication des projets et de la comptabilité de ladite société.

Art. 6. — La société du chemin de fer de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq se réserve la faculté que lui accorde la compagnie du Nord de faire construire et entretenir son matériel roulant, machines, voitures et wagons, chariots, trucks, etc., dans les ateliers du chemin de fer du Nord.

Art. 7. — Les parties font élection de domicile, savoir :

M. Lambert, en son nom et en celui de la société du chemin de fer de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq, à Paris, 162, boulevard Magenta;

Et la compagnie du Nord, en son siège social.

Cette élection de domicile sera attributive de juridiction.

Art. 8. — Les frais des présentes et ceux qui en seront la conséquence, les droits d'enregistrement et impôts de toute nature auxquels elles pourront donner lieu seront à la charge de M. Lambert et de la société du chemin de fer de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq.

Art. 9. — Le présent traité ne deviendra définitif qu'aux conditions suivantes :

A. — M. Lambert, ou la société à constituer par lui, obtiendra pour la ligne du chemin de fer de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq les garanties prévues et notamment de l'État un concours équivalent à celui du département.

B. — Ledit traité sera sanctionné par une loi autorisant la compagnie du Nord, conformément à l'article 3 de la loi du 20 novembre 1883, à en comprendre les résultats en recettes et en dépenses à son compte annuel d'exploitation.

Art. 10. — Le présent traité remplace et annule le traité primitif passé entre la compagnie du chemin de fer du Nord et M. Lambert, à la date du 2 mars 1892.

(N° 224)

[12 août 1894]

Loi ayant pour objet : 1° l'approbation d'une convention passée avec la compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et

prolongements, pour la modification des conventions conclues précédemment avec cette compagnie; 2° l'approbation des conventions conclues entre le gouvernement tunisien et la même compagnie pour l'établissement de nouveaux chemins de fer en Tunisie.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 3 juillet 1894, entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et la compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements.

Art. 2. — L'enregistrement de la convention approuvée par la présente loi, ainsi que de ses annexes, ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

. . . . . .

CONVENTION.

L'an 1894 et le 3 juillet,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements*, représentée par M. Paul Devès, président du conseil d'administration, en vertu d'une autorisation du conseil d'administration, en date du 28 juin 1894, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le gouvernement français approuve les deux conventions passées entre la compagnie et le gouvernement tunisien, sous la date du 12 octobre 1892, pour la construction et l'exploitation des chemins de fer ci-après :

Djedeïda à Bizerte ;

Tunis à Sousse, avec embranchement sur la plaine du Fahs ;

Sousse à Kairouan ;

Sousse à Moknine, avec prolongement éventuel sur Sfax ;

Embranchement sur Nabeul de la ligne de Tunis à Sousse ;

Prolongement de la ligne de Tunis à Hamman-el-Lif sur Menzel-bou-Zalfa, avec prolongement éventuel sur Kelibia.

Art. 2. — La compagnie est autorisée à prélever sur son fonds de réserve les sommes nécessaires au payement des insuffisances qui pourraient se pro-

duire dans l'exploitation du nouveau réseau tunisien, lesdites insuffisances calculées conformément à l'article 10 de la convention relative aux chemins de fer de Djedeïda à Bizerte et à l'article 16 de la convention relative aux autres lignes du nouveau réseau tunisien. Quand, au contraire, des excédents se produiront sur ce réseau, ils seront versés intégralement au fonds de réserve jusqu'à concurrence des sommes nécessaires au remboursement des insuffisances antérieurement imputées sur ce fonds, avec intérêt simple au taux de 4,60 p. 100.

Ce remboursement une fois effectué, les excédents seront versés au gouvernement tunisien, ainsi qu'il est prévu par le paragraphe final des articles 10 et 16 susvisés, jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt à 4,60 p. 100 du capital de premier établissement, sans report sur les années précédentes ou suivantes.

Ces prélèvements faits, s'il reste encore un excédent, celui-ci sera partagé, par égales parts, entre le gouvernement tunisien et la compagnie.

Art. 3. — Dans le cas où des modifications seraient apportées, par suite d'accords entre la compagnie et le gouvernement tunisien, au tracé des lignes définies dans les conventions mentionnées à l'article 1er ci dessus, les dispositions de l'article 2 ne seraient applicables aux lignes ainsi modifiées qu'autant que les modifications auraient été approuvées par le gouvernement français et qu'elles ne comporteraient pas une augmentation de plus de 15 p. 100 dans la longueur totale du réseau défini par lesdites conventions.

Fait double à Paris, le 3 juillet 1894.

Le Ministre des travaux publics,
Louis Barthou.

Le président du conseil d'administration,
Paul Devès.

Ligne de Djedeïda à Bizerte.

CONVENTION

L'an 1892 et le 12 octobre,

Entre le gouvernement tunisien, représenté par M. Michaud, directeur général des travaux publics de la régence de Tunis, agissant au nom de ce gouvernement, en vertu des pouvoirs à lui conférés par le décret du 22 chaoual 1292 (3 septembre 1882), et sous réserve de l'approbation des présentes par Son Altesse le Bey,

D'une part ;

Et la compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, représenté par M. Paul Devès, président du conseil d'administration, M. Émile Level, vice-président, M. Vernhette, administrateur de ladite compagnie, et

sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — En vue d'assurer à bref délai la construction et l'exploitation de la ligne de Djedeïda à Bizerte passant par ou près de Mateur, le gouvernement tunisien et la compagnie concessionnaire ont arrêté les stipulations ci-après.

Art. 2. — La durée de la concession de cette ligne commencera à courir de la date de la convention de concession, c'est-à-dire du 29 décembre 1880. Elle prendra fin le 29 décembre 1979.

Art. 3. — Le capital de premier établissement de la ligne qui fait l'objet de la présente convention est fixé à la somme de 5.600.000 francs.

Cette somme sera versée à la compagnie par acomptes trimestriels d'après les situations dressées par le service du contrôle sur série de prix conventionnelle à fixer entre les parties et sera soldée, quel que soit le montant total de ces situations provisoires, dans les trois mois qui suivront l'ouverture à l'exploitation.

Le capital de premier établissement fixé ci-dessus pourra s'accroître d'une somme de 400.000 fr.

Cette somme est destinée aux dépenses d'agrandissement ou de création de gares et stations, d'augmentation de matériel roulant ou de traction et d'installations complémentaires de toute nature nécessitées par le développement du trafic ou les besoins d'un service public.

L'emploi du capital ouvert ainsi constitué sera fait, après la mise en exploitation, soit sur les propositions de la compagnie avec approbation des projets par le gouvernement tunisien, soit sur la demande de ce gouvernement, la compagnie entendue.

Les dépenses imputables sur ce capital ouvert seront remboursées à la compagnie conformément à ce qui est dit ci-dessus pour le capital de premier établissement.

Dans le cas où la compagnie réaliserait des économies sur le forfait de construction ci-dessus indiqué, ces économies seront mises par elle en réserve pour être affectées avec leurs intérêts aux dépenses de travaux de parachèvement, de grosses réparations et de renouvellement de la voie.

Art. 4. — L'établissement des gares et stations nouvelles, les augmentations de matériel fixe, roulant ou de traction, ainsi que les installations complémentaires ne seront obligatoires pour la compagnie, sauf celles intéressant la sécurité, que dans les limites des sommes disponibles sur le capital réservé pour travaux complémentaires.

Après épuisement de ce capital, ces travaux ne pourront être imposés à la compagnie que dans les limites des bénéfices réalisés par application de l'article 10 ci-après et à partager entre la compagnie et le gouvernement tunisien. Dans ce cas, ces dépenses seraient prélevées sur ces bénéfices et le surplus seulement serait partagé entre la compagnie et le gouvernement tunisien.

Art. 5. — La compagnie établira à ses frais les plans parcellaires et états indicatifs des terrains à exproprier.

Elle remplira, autant qu'elle en sera requise pour le compte et aux frais du gouvernement tunisien, toutes les formalités nécessaires pour l'acquisition soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, des terrains nécessaires aux travaux. Les indemnités de terrains et toutes les dépenses relatives à leur acquisition seront réglées et payées par le gouvernement tunisien, en sus du capital forfaitaire, sur les justifications produites par la compagnie, s'il y a lieu.

Art. 6. — La compagnie sera tenue de présenter, dans un délai de trois mois à dater du jour où elle y sera invitée par le gouvernement tunisien, le projet définitif de la ligne, et, dans un délai de trois mois à partir de l'approbation de ce projet, les plans parcellaires et états indicatifs des terrains à exproprier.

La ligne devra être entièrement terminée et livrée à l'exploitation dans un délai de deux ans à partir de l'approbation du projet définitif dont il vient d'être parlé. Dans le cas où la ligne ne serait pas ouverte à l'exploitation dans ce délai, la compagnie sera tenue de payer au gouvernement tunisien une indemnité de 10.000 francs par chaque mois de retard. Elle ne pourra toutefois être rendue responsable des retards dans la livraison des terrains qui seraient imputables au gouvernement tunisien, ni dans des cas de force majeure.

Art. 7. — Les conditions de construction et d'exploitation de la ligne de Bizerte seront celles de la ligne de la Medjerdah, définies par la convention du 6 mai 1876 et par le cahier des charges y annexé sous la date du 20 sfar 1294 (20 février 1877), sauf en ce que ces clauses et conditions auraient de contraire à la présente convention.

La compagnie sera tenue, en outre, à se conformer aux lois et règlements concernant la police des chemins de fer, qui pourraient être édictés sur des bases analogues à celles appliquées en Algérie et sera soumise, tant pour la construction que pour l'exploitation, et notamment pour l'approbation des horaires, l'homologation des tarifs et les conditions de perception des taxes, au contrôle de l'État tunisien qui s'exercera dans des conditions semblables à celles admises sur son réseau algérien.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du gouvernement tunisien, un mois au moins avant l'ouverture de la ligne, le recueil des taxes à percevoir immédiatement.

Les taxes proposées devront être les mêmes que celles en vigueur sur la ligne de la Medjerdah, sauf les exceptions qui pourraient être admises par le gouvernement tunisien sur la proposition de la compagnie.

Lorsqu'il y aura lieu pour l'application des taxes de distinguer le péage du tarif, le péage sera fixé aux deux tiers du prix du tarif.

Art. 8. — Les stations seront construites d'après les prix prévus ci-dessous :

1° Pour la station de Bizerte, on adoptera le type de Béja-Ville ;

2° Pour les trois autres stations comprenant celle de Mateur, le type sera celui de Sidi-Zéhili.

Ces types pourront être remplacés par tous autres équivalents, qui seraient acceptés par le gouvernement tunisien.

L'emplacement et les dispositions d'ensemble des stations seront arrêtés par le gouvernement tunisien sur les propositions de la compagnie. En outre, des haltes sans aucune installation spéciale et des arrêts en pleine voie pourront être établis sur des points désignés par le gouvernement tunisien, la compagnie entendue. Il est stipulé, enfin, qu'à Djedeïda on établira un double raccordement direct vers Bône et vers Tunis. La dépense du raccordement vers Bône sera imputée sur le capital ouvert pour travaux complémentaires.

Art. 9. — Les traverses seront en chêne zéen des forêts de la Kroumirie, sauf les exceptions qui pourraient être autorisées par l'administration sur les propositions de la compagnie.

Art. 10. — Les dépenses d'exploitation sont fixées, à forfait, à 1.750 francs par kilomètre exploité, plus la moitié de la recette brute, impôt déduit, avec un minimum de 3.500 francs par kilomètre, quelle que soit la recette $\left(F = 1.750 + \frac{R}{2}\right)$. Il y aura insuffisance de recette quand la recette brute kilométrique, impôt déduit, sera inférieure à 3.500 francs. Il y aura excédent de recette quand la recette brute kilométrique aura dépassé 3.500 francs.

Les insuffisances ou excédents de recettes seront calculés pour chaque année ou fraction d'année grégorienne. Les insuffisances de recettes seront supportées par la compagnie; mais les excédents, dès qu'il s'en produira, seront d'abord affectés à rembourser à ladite compagnie les insuffisances supportées par elle avec intérêt simple au taux de 4,60 p. 100.

Ce remboursement une fois fait, l'excédent des recettes brutes sur les dépenses d'exploitation, calculées d'après le barème indiqué ci-dessus, sera versé à l'État jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt à 4f,60 du capital de premier établissement, sans report sur les années précédentes ou suivantes. Ces prélèvements faits, s'il reste encore un excédent, celui-ci sera partagé par égales parts entre le gouvernement tunisien et la compagnie.

Art. 11. — Le nombre des trains sera tout d'abord de deux par jour dans chaque sens. Dès que la recette brute moyenne annuelle du kilomètre de train avec deux trains par jour dans chaque sens aura atteint 4 francs, la compagnie sera tenue de faire sur la ligne le nombre de trains qui sera reconnu nécessaire par le contrôle pour satisfaire aux besoins du trafic, sans que l'on puisse toutefois faire descendre la recette brute moyenne annuelle du kilomètre de train au-dessous de 3 francs.

Art. 12. — Le matériel roulant prévu dans l'évaluation du capital de premier établissement fixé à l'article 3 ci-dessus se composera, savoir :

De 3 machines (type de la série n° 1 de la compagnie) :

2 fourgons;

2 voitures mixtes;

4 voitures de 3e classe;

20 plates-formes diverses et wagons couverts.

Art. 13. — Le transport du personnel et des ouvriers de la compagnie sera gratuit.

Le transport des matériaux et du matériel de construction, s'il est opéré par les soins de l'exploitation, sera fait au tarif unique de 5 centimes par tonne et par kilomètre. Si ce transport est effectué par le matériel et le personnel de la construction, il n'y aura pas de péage à payer.

Art. 14. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

La même faculté est accordée aux agents des contributions directes et des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 15. — Dans le cas où le gouvernement français aurait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie sera tenue de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport.

Le prix du transport qui sera opéré dans ces conditions, ainsi que le prix de transport des militaires ou marins voyageant soit en corps, soit isolément, pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, sera réduit à la moitié de la taxe du tarif fixé par le cahier des charges.

Art. 16. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer le transport des prisonniers et jeunes détenus dans les conditions prescrites par l'article 56 du cahier des charges relatif à son réseau algérien.

Art. 17. — Les obligations du concessionnaire vis-à-vis du gouvernement tunisien, en ce qui concerne le service des postes et télégraphes, seront les mêmes que celles qu'il a actuellement en Algérie vis-à-vis du gouvernement français et qui sont définies aux articles 55 et 57 du cahier des charges de son réseau algérien.

Art. 18. — Le gouvernement aura le droit de concéder, à toute autre compagnie que celle de Bône-Guelma et prolongements, de nouveaux chemins de fer s'embranchant sur la ligne qui fait l'objet de la présente convention ou qui seraient établis en prolongement de cette ligne.

Le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces lignes ou embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, une indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

Les concessions des chemins de fer d'embranchements ou de prolongements seront soumises aux conditions stipulées dans le cahier des charges des chemins de fer français d'intérêt local, arrêté en exécution de la loi du 11 juin 1880 (art. 60 et 61).

Il en sera de même pour les embranchements particuliers, le directeur général des travaux publics de la Régence ayant dans ces deux cas les attributions réservées par ledit cahier des charges au ministre des travaux publics ou au préfet du département.

Art. 19. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la

compagnie sur les chemins de fer faisant l'objet de la présente convention et il entrera immédiatement en jouissance de tous leurs produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien la ligne et tous les immeubles qui en dépendent qu'elle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant desdits chemins de fer, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voie, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc., et du matériel roulant compris dans le capital de premier établissement.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les approvisionnements de combustibles ou autres matériaux, l'outillage des ateliers, le mobilier des stations et le matériel roulant qui pourra exister en sus de celui qui est compris dans le capital de premier établissement, le gouvernement tunisien sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin de fer pendant six mois.

Art. 20. — A toute époque, à partir du 7 mai 1902, le gouvernement tunisien aura la faculté, moyennant l'approbation expresse du gouvernement français, de racheter le chemin de fer concédé à la compagnie par la présente convention.

Ce rachat deviendrait obligatoire pour le gouvernement tunisien, si, d'accord avec le gouvernement français, il venait à faire usage de la faculté qu'il s'est réservée de racheter la ligne de la Medjerdah.

Pour régler le prix de rachat, on relèvera les produits annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, ces produits nets sont formés de la part des excédents de recettes attribués à la compagnie d'après l'article 10 ci-dessus. On déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le gouvernement tunisien remboursera en outre à la compagnie le montant capital et intérêt, des insuffisances d'exploitation qui n'auraient pas été remboursées avant le rachat.

La compagnie recevra enfin, dans les trois mois qui suivront le rachat, le

remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 19 ci-dessus.

Art. 21. — Comme garantie de ses engagements, la compagnie versera dans les caisses de l'État, à titre de cautionnement, dans le délai qui sera fixé par le gouvernement tunisien, une somme de 100.000 francs, soit en numéraire, soit en rentes françaises et tunisiennes et valeurs du Trésor français au porteur, soit en rentes sur l'État français nominatives ou mixtes, calculées conformément au décret du 18 novembre 1882, avec transfert au profit du Trésor tunisien et consignation de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme sera rendue à la compagnie proportionnellement à l'avancement de l'ensemble des travaux; toutefois, le dernier cinquième ne sera remboursé qu'un an après la mise en exploitation de la dernière section.

Art. 22. — La compagnie devra faire élection de domicile à Tunis. Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle aura été faite au secrétariat du gouvernement tunisien.

Art. 23. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration tunisienne au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses de la présente convention seront portées devant la juridiction administrative de la Régence.

Fait double, à Paris, les jours, mois et an que dessus.

MICHAUD.

Lu et approuvé l'écriture ci-dessus, sous réserve de la ratification des présentes par le gouvernement français.

PAUL DEVÈS, ÉMILE LEVEL, VERNHETTE.

Lignes de Tunis au cap Bon et au Sahel, avec embranchements et prolongements.

CONVENTION

L'an 1892 et le 12 octobre,

Entre le gouvernement tunisien, représenté par M. Michaud, directeur général des travaux publics de la régence de Tunis, agissant au nom de ce gouvernement en vertu des pouvoirs à lui conférés par le décret du 22 chaoual 1299 (3 septembre 1882), et sous réserve de l'approbation des présentes par S. A. le Bey,

D'une part;

Et la compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, représentée par M. Paul Devès, président du conseil d'administration; M. Émile Level, vice-président, et M. Vernhette, administrateur de ladite compagnie, et

sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — En vue d'assurer la construction et l'exploitation des lignes de Tunis au cap Bon et au Sahel avec embranchements et prolongements, le gouvernement tunisien et la compagnie de Bône-Guelma et prolongements ont arrêté les stipulations suivantes.

Art. 2. — Le réseau qui fait l'objet de la présente convention comprend :

1° La ligne de Tunis à Sousse, se détachant de la gare actuelle de Tunis et passant par ou près Zaghouan, Bou-Ficha, Enfidah-ville et Sousse, avec embranchement sur la plaine du Fahs;

2° La ligne de Sousse à Kairouan, se détachant de la ligne précédente près Kalaa-Kbira et passant par ou près Krussiah et le camp de Sidi-el-Hani;

3° La ligne de Sousse à Moknine par M'Saken avec prolongement éventuel sur Sfax;

4° Une ligne s'embranchant sur la ligne de Tunis à Sousse et aboutissant à Nebeul en passant par la Mornat, le Khanguet, Gourombalia et Hammamet;

5° Une ligne en prolongement de la ligne de Tunis à Hammam-el-Lif et aboutissant à Menzel-bou-Zalfa en passant par ou près de Fondouck-Djedid et Soliman avec prolongement éventuel sur Kelibia.

Art. 3. — La durée de la concession de ces lignes et des embranchements prévus ci-dessus commencera à courir à la date de la convention de concession de la ligne de Tunis au Sahel, soit du 29 décembre 1880.

Elle prendra fin le 29 décembre 1979.

Art. 4. — Le capital de premier établissement des lignes définies à l'article 2 est fixé d'ores et déjà pour les lignes suivantes,

Savoir :

1° Pour les aménagements de la gare de Tunis et de la section de Tunis à Hammam-el-Lif.	494.070
2° Pour la ligne de Tunis à Sousse (non compris l'embranchement de la plaine du Fahs).	
a) Section de Tunis à Zaghouan.	2.806.320
b) Section de Zaghouan à la ligne de Sousse-Kairouan.	3.666.600
3° Pour la section de Sousse à Kairouan.	4.017.590
Total.	10.984.580

Pour les autres lignes comprises dans la présente convention, le capital de premier établissement sera fixé d'un commun accord après que le projet définitif aura été arrêté. A défaut d'entente amiable sur la fixation de ce prix, les deux parties déclarent s'en rapporter à l'arbitrage du conseil général des ponts et chaussées.

Le capital de premier établissement, fixé ainsi qu'il est dit ci-dessus, sera payé à la compagnie par acomptes trimestriels d'après les situations dressées par le service du contrôle sur série de prix conventionnelle à fixer entre les parties, et sera soldé pour chacune de ces lignes ou sections de lignes, quel

que soit le montant total de ces situations provisoires, dans les trois mois qui suivront l'ouverture à l'exploitation.

Le capital de premier établissement, fixé comme il est dit ci-dessus, pourra s'accroître pour l'ensemble des lignes d'une somme de 1.200.000 francs.

Cette somme est destinée aux dépenses d'agrandissement ou de création de gares et stations, d'augmentation de matériel roulant ou de traction et d'installations complémentaires de toute nature nécessitées par le développement du trafic ou les besoins d'un service public.

L'emploi du capital ouvert ainsi constitué sera fait, après la mise en exploitation de la première section, soit sur les propositions de la compagnie après approbation des projets par le gouvernement tunisien, soit sur la demande du Gouvernement, la compagnie entendue.

Les dépenses imputables sur ce capital ouvert seront remboursées à la compagnie conformément à ce qui est dit ci-dessus pour le capital de premier établissement.

Dans le cas où la compagnie réaliserait des économies sur le forfait de construction ci-dessus indiqué, ces économies seront mises par elle en réserve pour être affectées avec leurs intérêts aux dépenses de travaux de parachèvement, de grosses réparations et de renouvellement de la voie.

Art. 5. — L'établissement des gares et stations nouvelles, les augmentations de matériel fixe, roulant ou de traction, ainsi que les installations complémentaires ne seront obligatoires pour la compagnie, sauf celles intéressant la sécurité, que dans les limites des sommes disponibles sur le capital réservé pour travaux complémentaires.

Après épuisement de ce capital, ces travaux ne pourront être imposés à la compagnie que dans les limites des bénéfices réalisés par application de l'article 16 ci-après et à partager entre la compagnie et le gouvernement tunisien. Dans ce cas, ces dépenses seraient prélevées sur ces bénéfices et le surplus seulement serait partagé entre la compagnie et le gouvernement tunisien.

Art. 6. — La compagnie établira à ses frais les plans parcellaires et états indicatifs des terrains à exproprier.

Elle remplira autant qu'elle en sera requise, pour le compte et aux frais du gouvernement tunisien, toutes les formalités nécessaires pour l'acquisition, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, des terrains nécessaires aux travaux. Les indemnités de terrains et toutes les dépenses relatives à leur acquisition seront réglées et payées par le gouvernement tunisien, en sus du capital forfaitaire, sur les justifications produites par la compagnie, s'il y a lieu.

Art. 7. — Pour chaque section, la compagnie sera tenue de présenter, dans un délai de trois mois à dater du jour où elle y sera invitée par le gouvernement tunisien, le projet d'ensemble, et, dans un délai maximum de trois mois à dater de l'approbation dudit projet, les plans parcellaires et états indicatifs des terrains à exproprier.

Chaque section devra être terminée et livrée à l'exploitation dans un délai de deux ans et demi à dater de l'approbation du projet d'ensemble relatif à cette section.

L'ensemble des lignes énumérées à l'article 2 devra, en outre, être terminé

dans un délai de cinq ans à partir de l'approbation de la présente convention.

Dans le cas où une section ne serait pas ouverte à l'exploitation dans le délai ci-dessus fixé, la compagnie sera tenue à payer au gouvernement tunisien, pour chaque section en retard, une indemnité de 5.000 francs pour chaque mois de retard. Elle ne pourra, toutefois, être rendue responsable des retards dans la livraison des terrains qui seraient imputables au gouvernement tunisien, ni des cas de force majeure. Dans ces derniers cas, les délais d'exécution seraient prolongés d'autant.

Art. 8. — La compagnie se conformera, pour la construction et l'exploitation des lignes faisant l'objet de la présente convention, à la convention du 12 rabia etanni 1293 (6 mai 1877) et au cahier des charges du 20 sfar 1294 (20 février 1877), sauf en ce que ces clauses et conditions auraient de contraire à la présente convention. Elle sera tenue, en outre, à se conformer aux lois et règlements concernant la police des chemins de fer, qui pourraient être édictées sur des bases analogues à celles appliquées en Algérie et sera soumise, tant pour la construction que pour l'exploitation, au contrôle de l'État tunisien, qui s'exercera dans des conditions semblables à celles admises sur son réseau algérien.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du gouvernement tunisien, un mois au moins avant l'ouverture de la ligne, le recueil des taxes à percevoir immédiatement.

Les taxes proposées devront être les mêmes que celles en vigueur sur la ligne de la Medjerdah, sauf les exceptions qui pourraient être admises par le gouvernement tunisien sur la proposition de la compagnie.

Lorsqu'il y aura lieu, pour l'application des taxes, de distinguer le péage du tarif, le péage sera fixé aux deux tiers du prix du tarif.

Art. 9. — La largeur de la voie est fixée à 1 mètre entre les bords intérieurs des rails.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs, sera de 2m,50 au moins.

Les profils en travers types de la voie courante seront les mêmes que ceux adoptés pour la ligne de Souk-Arhas à Tébessa, avec une largeur de plate-forme de 3m,60.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés ou rigoles seront déterminées par le gouvernement tunisien, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Il ne sera exigé de contre-rails aux passages à niveau qu'à la traversée des routes empierrées.

Art. 10. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres.

Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 15 millimètres par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du gouvernement tunisien.

Art. 11. — Les stations seront construites d'après les types prévus ci-dessous :

Pour Sousse et Kairouan, on adoptera le type de Tébourba.

Pour toutes les autres stations, au nombre de huit, des deux lignes de Sousse à Tunis et de Sousse à Kairouan, le type sera celui de Sidi-Zehili.

Ces types pourront être remplacés par tous autres équivalents qui seraient acceptés par le gouvernement tunisien.

Il est, en outre, entendu que la compagnie pourra limiter provisoirement ses installations de stations à ce qu'elle jugera nécessaire pour desservir le trafic, sauf à développer ces installations au fur et à mesure des besoins jusqu'à complète réalisation des types indiqués ci-dessus.

L'emplacement et les dispositions d'ensemble des stations seront arrêtés par le gouvernement tunisien, sur les propositions de la compagnie.

En outre, des haltes sans aucune installation spéciale et des arrêts en pleine voie pourront être établis sur les points désignés par le gouvernement tunisien, la compagnie entendue.

Les voies de garage ou de dépôt des dix stations ci dessus prévues seront à la charge du forfait de construction jusqu'à concurrence d'un développement total de 4.000 mètres. Ce développement sera mesuré à partir des pointes des aiguilles de raccordement à la voie directe.

La compagnie est dispensée d'établir des signaux à distance, des gabarits de chargement, ainsi que des clôtures courantes ou spéciales, même dans les stations.

Art. 12. — Les voies seront établies d'une manière solide avec des matériaux de bonne qualité.

La compagnie sera tenue d'établir à ses frais des remises pour loger les voitures et les machines sur des points convenablement choisis et acceptés par le gouvernement tunisien Ces remises pourront être entièrement en bois.

La compagnie devra établir également les alimentations d'eau nécessaires aux besoins de l'exploitation. Ces alimentations pourront être constituées simplement par un réservoir de 30 mètres cubes avec grue applique, sans grue hydraulique isolée ni fosse à piquer.

Les alimentations, dont l'emplacement et les dispositions générales devront être approuvées par le gouvernement tunisien, seront espacées suivant les besoins et placées à proximité des points d'eau, lors même que ces points seraient en pleine voie.

Les dix premières alimentations seront à la charge de la compagnie. Les autres pourront être portées aux travaux complémentaires.

Les rails seront en acier, leur poids sera au moins de 20 kilogrammes par mètre courant.

L'espacement maximum des traverses sera de 90 centimètres d'axe en axe.

Les traverses seront en chêne zéen des forêts de la Kroumirie, sauf les exceptions qui pourront être autorisées par l'administration sur les propositions de la compagnie. Leurs dimensions minima seront les suivantes :

Longueur : 1m,70. — Épaisseur : 12 centimètres. — Largeur : 15 centimètres.

En cas de construction isolée de la ligne de Sousse à Kairouan, les traverses à employer sur cette section pourront provenir du bassin de la Méditerranée.

Le ballast pourra contenir une proportion de taffèse provenant des bancs les plus durs rencontrés sur le parcours.

Art. 13. — Les maisons pour les équipes d'entretien de la voie pourront être du type le plus simple; elles auront chacune une superficie couverte minima de 52 mètres carrés et seront espacées de 8 kilomètres en moyenne. Au besoin, deux maisons pourront être réunies, et alors l'emplacement sera doublé. La compagnie aura la faculté de ne pas fournir de mobilier pour ces maisons.

Art. 14. — Les maçonneries des ouvrages d'art, aqueducs, ponts et ponceaux auront, entre les faces des têtes, une largeur de 3m,60 au minimum. La compagnie aura la faculté de supprimer les garde-corps. Toutefois pour les ouvertures supérieures à 10 mètres, elle sera tenue d'en établir au moins un.

Les tabliers métalliques de plus de 10 mètres de portée pourront ne pas comporter de trottoirs : dans ce cas, un simple passage de 45 centimètres de largeur sera établi au milieu de la voie; ce passage pourra être formé de deux madriers en sapin de 7 centimètres d'épaisseur. La même disposition sera appliquée aux ouvrages d'art courants dits ouverts.

Art. 15. — La section de Tunis à Hammam-el-Lif sera transformée de façon à satisfaire aux prescriptions des articles 9, 10 et 12 ci-dessus, notamment en ce qui concerne la largeur des voies principales et de garage ou de service, autant qu'il en sera besoin.

En attendant les accords à intervenir entre le gouvernement français et la compagnie pour procéder à cette transformation, la compagnie prendra les dispositions nécessaires pour assurer le service des trains de la voie étroite sur l'étendue de la section. Il est entendu que les dépenses des installations provisoires et de la transformation définitive ne seront à la charge de la compagnie que dans les limites de la somme de 494.070 francs fixée à l'article 3. Au delà de ce chiffre, les dépenses qui seront reconnues nécessaires par le gouvernement tunisien seront imputés sur le capital réservé pour travaux complémentaires.

Jusqu'à la transformation complète et stipulée au paragraphe 1er du présent article, l'État tunisien ne payera pour la section de Tunis à Hammam-el-Lif aucuns frais d'exploitation, les recettes restant acquises à la compagnie, sous réserve de ses obligations envers l'État français.

Art. 16. — Les dépenses d'exploitation sont fixés, à forfait, à 1.500 francs par kilomètre exploité, plus la moitié de la recette brute, impôt déduit, avec

un minimum de 3.000 francs par kilomètre, quelle que soit la recette $\left(F = 1.500 + \frac{R}{2}\right)$.

Il y aura insuffisance de recette quand la recette brute kilométrique, impôt déduit, sera inférieure à 3.000 francs par kilomètre.

Il y aura excédent de recette quand la recette brute kilométrique, impôt déduit, aura dépassé 3.000 francs.

Toutefois, dans la détermination des frais d'exploitation et des insuffisances pour les sections de Sousse à Kairouan et à Moknine, dans le cas où ces sections seraient exploitées isolément et sans attache avec la voie partant de Tunis, le barême de l'exploitation serait réglé pour ces sections par la formule $F = 1.750 + \frac{R}{2}$ avec minimum de 3.500 francs par kilomètre, quelle que soit la recette, jusqu'au jour de l'ouverture de la ligne qui reliera cette section à Tunis.

Les insuffisances ou excédents de recettes seront calculés pour chaque année ou fraction d'année grégorienne, et pour l'ensemble des sections et parties de sections exploitées dans l'année. Les insuffisances de recettes seront supportées par la compagnie; mais les excédents, dès qu'il s'en produira, seront d'abord affectés à rembourser à ladite compagnie les insuffisances supportées par elle avec intérêt simple au taux de 4,60 p. 100.

Ce remboursement une fois fait, l'excédent des recettes brutes sur les dépenses d'exploitation, calculées d'après le barême indiqué ci-dessus, sera versé à l'État jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt à 4,60 p. 100 du capital de premier établissement. Ces prélèvements faits, s'il reste encore un excédent, celui-ci sera partagé par égales parts entre le gouvernement tunisien et la compagnie.

Art. 17. — Le nombre des trains sera tout d'abord de deux par jour dans chaque sens.

Il pourra être réduit à un seul sur la section de Zaghouan à la ligne de Sousse à Kairouan, provisoirement et jusqu'à ce que la recette brute moyenne annuelle du kilomètre de train ait atteint, sur cette section, 4 francs.

Dès que la recette brute moyenne annuelle du kilomètre de train, avec deux trains dans chaque sens, aura atteint sur une section 3f,50, la compagnie sera tenue de faire sur cette section le nombre de trains reconnu indispensable par le contrôle pour satisfaire aux besoins du trafic, sans que l'on puisse jamais cependant faire descendre la recette brute moyenne annuelle du kilomètre de train au-dessous de 2f,50.

Il est entendu que le nombre de trains sur la section transformée de Tunis à Hammam-el-Lif ne pourra, en aucun cas, être inférieur au nombre actuel.

Art. 18. — Le matériel roulant prévu dans l'évaluation du capital de premier établissement devra se composer, pour les lignes de Tunis à Sousse et de Sousse à Kairouan, de :

8 machines ;

6 voitures de 1re et 2e classes ou mixtes ;

12 voitures de 3e classe ;

10 fourgons à bagages ;

50 wagons à marchandises de types divers, dont 2 wagons de secours.

Lors de l'ouverture successive des sections, chacune d'elles devra être munie du matériel roulant nécessaire à son exploitation, l'effectif total prévu pouvant n'être définitivement atteint qu'à l'achèvement complet de l'ensemble du réseau.

Art. 19. — Le transport du personnel et des ouvriers de la compagnie sera gratuit.

Le transport des matériaux et du matériel de construction, s'il est opéré par les soins de l'exploitation, sera fait au tarif unique de 5 centimes par tonne et par kilomètre. Si ce transport est effectué par le matériel et le personnel de la construction, il n'y aura pas de péage à payer.

Art. 20. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

La même faculté est accordée aux agents des contributions directes et des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 21. — Dans le cas où le gouvernement français aurait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie sera tenue de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport.

Le prix du transport qui sera opéré dans ces conditions, ainsi que le prix de transport des militaires ou marins voyageant soit en corps, soit isolément, pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, sera fixé à la moitié de la taxe du tarif fixé par le cahier des charges.

Art. 22. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer le transport des prisonniers et jeunes détenus dans les conditions prescrites par l'article 56 du cahier des charges relatif à son réseau algérien.

Art. 23. — Les obligations du concessionnaire vis-à-vis du gouvernement tunisien, en ce qui concerne le service des postes et télégraphes, seront les mêmes que celles qu'il a déjà en Algérie vis-à-vis du gouvernement français, et qui sont définies aux articles 55 et 57 du cahier des charges de son réseau algérien.

Art. 24. — Le gouvernement aura le droit de concéder de nouveaux chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

Le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, une indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

Les concessions de ces chemins de fer d'embranchements ou de prolongements seront soumises aux conditions stipulées dans le cahier des charges des chemins de fer français d'intérêt local, arrêté en exécution de la loi du

11 juin 1880 (art. 60 et 61). Il en sera de même pour les embranchements particuliers, le directeur général des travaux publics de la Régence ayant dans ces deux cas les attributions réservées par ledit cahier des charges au ministre des travaux publics ou au préfet du département.

Art. 25. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur les chemins de fer faisant l'objet de la présente convention, et il entrera immédiatement en jouissance de tous leurs produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien la ligne et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc., etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant desdits chemins de fer, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voie, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc., et du matériel roulant compris dans le capital de premier établissement.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les approvisionnements de combustibles ou autres matériaux, l'outillage des ateliers, le mobilier des stations et le matériel roulant qui pourra exister en sus de celui qui est compris dans le capital de premier établissement, le gouvernement tunisien sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin de fer pendant six mois.

Art. 26. — A toute époque, après l'expiration des vingt-cinq premières années à partir de la date de la présente convention, le gouvernement tunisien aura la faculté de racheter l'ensemble des chemins de fer concédés à la compagnie par la présente convention.

Pour régler le prix de rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; ces produits nets sont formés de la part des excédents de recettes attribués à la compagnie d'après l'article 16 ci-dessus. On déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le gouvernement tunisien remboursera, en outre à la compagnie le mon-

tant, capital et intérêts, des insuffisances d'exploitation qui n'auraient pas été remboursées avant le rachat.

La compagnie recevra enfin, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aura droit à l'expiration de la concession, selon l'article 25 ci-dessus.

Art. 27. — Comme garantie de ses engagements, la compagnie versera dans les caisses de l'État, à titre de cautionnement, dans le délai qui sera fixé par le gouvernement tunisien, une somme de 100.000 francs, soit en numéraire, soit en rentes françaises ou tunisiennes et valeurs du Trésor français au porteur, soit en rentes sur l'État français, nominatives ou mixtes, calculées conformément au décret du 18 novembre 1882, avec transfert au profit du Trésor tunisien et consignation de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme sera rendue à la compagnie proportionnellement à l'avancement de l'ensemble des travaux; toutefois, le dernier cinquième ne sera remboursé qu'un an après la mise en exploitation de la dernière section.

Art. 28. — La compagnie devra faire élection de domicile à Tunis. Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle aura été faite au secrétariat général du gouvernement tunisien.

Art. 29. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration tunisienne au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses de la présente convention seront portées devant la juridiction administrative de la Régence.

DÉCRETS

(N° 225)

[3 mars 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 79, dans le sommet de la montée des Vignes (Ain), suivant la direction générale indiquée par un trait rouge sur le plan d'ensemble visé par l'ingénieur en chef, le 12 avril 1893, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne route sera déclassée du jour où la nouvelle aura été livrée à la circulation sur tout son parcours;

2° La dépense, évaluée à 30.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 226)

[6 mars 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 80, dans la traverse de Chissey-en-Morvan (Saône-et-Loire), suivant la direction générale indiquée par une teinte rose sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 30 janvier 1893, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne route sera déclassée du jour où la nouvelle aura été livrée à la circulation sur tout son parcours; elle sera remise à la commune de Chissey-en-Morvan pour recevoir l'affectation indiquée dans la delibération du conseil municipal de ladite commune, en date du 1er octobre 1893.

2° La dépense, évaluée à 24.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non-avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 227)

[8 mars 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'une dérivation de la Seine, entre Bray et la Tombe (Seine-et-Marne), suivant les dispositions de l'avant-projet présenté, les 22-26 avril 1893, par les ingénieurs du service de la navigation de la Seine;

2° La dépense, évaluée à 1.500.000 francs, sera imputée sur les crédits inscrits annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour amélioration des rivières;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non-avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 228)

[15 mars 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvées les dépenses à faire, par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Fourniture de matériel et d'outillage,

Projet présenté le 28 février 1893 et modifié le 9 décembre 1893, avec un détail estimatif montant à 9.900f,90, y compris 12 p. 100 pour frais généraux, intérêts et amortissement.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 9.900f,90, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

(N° 229)

[3 avril 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux dispositions générales du projet présenté, à la date des 21-22 décembre 1892, par les ingénieurs de la navigation du Rhône, les travaux à exécuter pour la fermeture des brèches de la digue du Lauzon, située sur le territoire des communes de Lamotte et de Mondragon (Vaucluse), constituées en syndicat pour la réparation et l'entretien dudit ouvrage.

En conséquence, ledit syndicat est autorisé à procéder à l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

2° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée

comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 230)

[12 avril 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Par modification de l'article 23 du cahier des charges annexé au décret du 30 janvier 1888 déclarant d'utilité publique l'établissement d'un tramway funiculaire, à traction mécanique, entre Thonon et Rives-sous-Thonon (Haute-Savoie), le tarif y inscrit des voyageurs de 2e classe, à la descente, est élevé de 0f,05 à 0f,10.

(N° 231)

[12 avril 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

La ville de Nantes (Loire-Inférieure) est substituée aux droits que l'État tient des décrets des 19 décembre 1850 et 8 août 1887, réglant les alignements du quai de la Fosse, à Nantes.

En conséquence, elle est autorisée à faire, au lieu et place de l'État, l'acquisition des bâtiments nécessaires à l'alignement dudit quai, tels qu'ils sont indiqués par une teinte jaune au plan qui restera annexé au présent décret, et en se conformant aux dispositions des titres III et suivants de la loi du 3 mai 1841.

(N° 232)

[25 avril 1894]

Décret qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Paris, du réseau des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Paris (ligne de Paris à Lyon), conformément aux dispositions du plan général présenté par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, le 19 décembre 1891, modifiées suivant les indications du plan général du 30 novembre 1892, amendées elles-mêmes d'après la feuille de retombe n° 2, du 1er décembre 1893, lesquels plans resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Pour l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit, ladite compagnie est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841.

Art. 3. — La déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 4. — Les terrains acquis seront incorporés à la concession des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

. . . . . .

(N° 233)

[10 mai 1894]

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter, pour la compagnie de chemins de fer départementaux, conformément au projet qu'elle a présenté, les 10 août, 11 décembre 1893, pour la transformation de la halte de la Voulte-Triage (ligne de la Voulte-sur-Rhône au Cheylard) en station ouverte au service de la petite vitesse.

La dépense résultant de l'exécution de ces travaux sera imputée sur le compte de 2 millions de francs prévu à l'article 4 de la convention du 13 avril 1886, approuvée par la loi du 27 juillet suivant; pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte, et sans qu'elles puissent dépasser 20.915 fr.,

y compris 8 p. 100 pour frais généraux, intérêts et amortissement des capitaux pendant la construction.

(N° 254)

[15 mai 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 45, à la traversée de l'ancienne porte du Quesnoy, à Valenciennes (Nord), suivant la direction générale indiquée par des teintes jaune et verte sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 23 août 1893, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne route restera déclassée et remise à la ville de Valenciennes du jour où la nouvelle aura été livrée à la circulation;

2° La dépense à la charge de l'État, évaluée à 16.653f,89, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales;

3° Il est pris acte des engagements souscrits par le conseil municipal de Valenciennes, dans sa délibération en date du 19 août 1893;

4° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres 11 et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 255)

[26 mai 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est et demeure classée, comme annexe de la route nationale n° 86, dans le département de l'Ardèche, la partie du chemin vicinal ordinaire n° 7 de la commune de la Voulte, comprise entre ladite route et l'extrémité de la culée rive gauche du pont sur le bras du Rhône, dit *bras d'Aurelle*, conformément aux indications générales et à la teinte rose du plan d'ensemble visé par l'ingénieur en chef, le 8 mars 1893, entre les points A et B, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de parachèvement dudit chemin entre les deux ponts sur le Rhône;

3° La dépense de ces travaux, évaluée à 18.000 francs, sera imputée sur les crédits inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la construction des lacunes des routes nationales;

4° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 236)

[13 juin 1894]

Décret qui modifie les articles 31 et 34 du cahier des charges annexé au décret du 24 décembre 1885, portant concession à la chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer d'un outillage public à établir dans le port de cette ville.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les articles 31 et 34 du cahier des charges annexé au décret du 24 décembre 1885 sont modifiés comme suit :

Art. 81. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service des appareils et des hangars sont les suivantes :

1° Grues employées à la manutention des marchandises.

DÉSIGNATION DES APPAREILS	PRIX de location pendant la durée réglementaire du travail de la douane		PRIX de l'heure en dehors des heures réglementaires de travail de la douane	
	Demi-journée	Heure	De jour	De nuit
	fr.	fr.	fr.	fr.
Grues de . . . . . 40 tonnes	100	35	52,00	70
20 tonnes	95	32	48,00	64
10 tonnes	50	20	30,00	40
5 tonnes	40	15	22,50	30
Grues roulantes de. . 1.000 à 1.500 kilogr.	20	»	6,00	8
500 kilogr. au plus	10	»	3,00	4
Cabestan de 125 kilogrammes.	15	»	4,50	6

Les taxes pour l'usage des appareils, les jours non ouvrables, seront doubles de celles qui seront inscrites au tableau ci-dessous pour les jours ouvrables.

2° Mâtage et démâtage des navires.

TONNAGE DES NAVIRES	PRIX par mât enlevé ou remplacé	PRIX pour passer ou dépasser une hune
	fr.	fr.
Moins de 300 tonneaux.	20	10
De 301 à 500 tonneaux.	40	12
De 501 à 1.000 tonneaux.	60	15
De 1.001 à 1.500 tonneaux.	80	20
Au delà de 1.500 tonneaux	100	25

Tout retard qui se produit parce qu'un navire s'est présenté aux quais en réclamant l'usage des grues, sans être disposé pour les opérations de mâtage ou de démâtage, donne lieu à une perception d'une taxe de 15 francs par heure.

Les manœuvres faites ou continuées, pendant le jour ou en dehors des périodes de travail réglementaires de la douane, donnent lieu à la perception de taxes qui peuvent élever une fois et demie les prix du tableau qui figurent ci-dessus.

Les manœuvres faites ou continuées pendant la nuit peuvent être frappées de taxes doubles de ce prix.

Les taxes minima, pour les jours non ouvrables, sont doubles de celles qui sont prévues par les jours ouvrables.

3° Occupation des hangars.

Pour toute marchandise déposée ou manutentionnée dans les hangars, par les soins des négociants, propriétaires ou consignataires de la marchandise.

I. Pour toute la durée de séjour réglementaire, pourvu toutefois que cette durée ne dépasse pas dix jours, c'est-à-dire le temps au bout duquel la marchandise déposée sous les hangars, avant l'embarquement ou après le débarquement, doit être enlevée, en vertu soit du règlement général du port, soit des règlements rendus par le préfet.

1° Marchandises à l'importation :

Par colis d'un poids inférieur ou égal à 50 kilogrammes	0f,10
Par colis d'un poids supérieur à 50 kilogrammes jusqu'à 300 kilogrammes inclusivement	0f,20
Par colis pour chaque centaine de kilogrammes au delà de 300 kilogrammes, toute fraction inférieure étant comptée comme 100 kilogrammes	0f,05

Pour les colis d'une même marchandise, au nombre de 25, au moins, provenant d'un même chargement et adressés au même destinataire, quel que soit le poids :

Par colis, sur les 25 premiers	0f,25
Par colis, sur les 25 suivants	0f,15
Par colis, au delà de 50, quel que soit le nombre	0f,10

2° Marchandise à l'exportation :

Pour tout colis exporté, quel que soit le poids	0f,05

II. Pendant la durée du séjour réglementaire, mais au delà du délai de dix jours, il sera perçu pour chaque jour et pour chaque colis, quel que soit le poids, à l'importation comme à l'exportation, une taxe de 0f,02.

III. Après l'expiration du délai de séjour réglementaire et pendant les vingt premiers jours, les colis importés ou à exporter, quel que soit leur poids, payeront par jour et pour chaque colis, une taxe supplémentaire de 0f,10.

IV. Au delà du vingtième jour, il sera perçu, par jour et par colis de marchandise importée ou à exporter, quel que soit son poids, une taxe supplémentaire de 0f,20.

Art. 34. — La taxe est due pour toute marchandise déposée ou manutentionnée dans les hangars; la durée du séjour pour lequel elle est due est évaluée en jours, sans déduction des jours non ouvrables. Les jours se comptent de minuit à minuit, et toute journée commencée donne lieu à la perception du prix fixé pour la journée entière.

(N° 257)

[14 juin 1894]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Savoie, d'une ligne de tramway entre Moutier et Brides-les-Bains.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Savoie, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramways, à traction mécanique et destinée au transport des voyageurs, de leurs bagages et des articles de messageries entre Moutiers et Brides-les-Bains.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Le département de la Savoie est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, le 19 janvier 1894, entre le préfet de la Savoie, agissant au nom du département, et M. Léon Francq, pour la concession du tramway énoncé à l'article 1er ci-dessus, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

L'an 1894, et le 19 janvier,

Entre M. Lefebvre du Grosriez, officier de la Légion d'honneur, préfet du département de la Savoie, agissant au nom du département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871;

2° De la loi du 11 juin 1880, relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways;

3° De la délibération du conseil général, en date du 9 avril 1891, qui a accordé en principe à MM. Alesmonières et L. Francq la concession d'un tramway de Moutiers à Brides-les-Bains;

4° De la délibération du conseil général, en date du 22 août 1893, déléguant à la commission départementale tous les pouvoirs nécessaires pour statuer sur les questions relatives audit tramway;

5° De la délibération de la commission départementale, en date du 16 septembre 1893, autorisant M. le préfet de la Savoie à passer une convention avec M. L. Francq seul,

D'une part;

Et M. Léon Francq, chevalier de la Légion d'honneur, ingénieur civil, demeurant à Paris, 92, avenue d'Iéna,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Savoie concède à M. L. Francq, qui l'accepte, la construction et l'exploitation, pour une durée de soixante-quinze ans, d'un tramway à traction mécanique de Moutiers à Brides-les-Bains pour le transport de voyageurs, bagages et messageries dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Cette ligne sera construite à la voie de 1 mètre entre les bords intérieurs des rails.

Art. 2. — De son côté, M. L. Francq s'engage à construire et à exploiter la ligne de tramway dont il s'agit, conformément au cahier des charges mentionné.

Ce cahier des charges est d'ailleurs conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 6, 11, 23, 27, 29, 30, 32, les compléments ajoutés aux articles 10, 12, 14, 15, 37, et la suppression des articles 24, 25 et 26.

Art. 3. — Le département n'accorde à cette entreprise ni subvention ni garantie d'intérêts.

Art. 4. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire devra constituer une société anonyme.

La société qui sera ainsi formée se substituera au concessionnaire et deviendra solidairement responsable avec lui, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'il aurait contractés avec ce dernier. Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en Conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile, savoir :

Le préfet du département de la Savoie, à la préfecture de Chambéry;

Et M. L. Francq, à Chambéry, 15, rue des Portiques.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs, de leurs bagages et des articles de messagerie.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur avec ou sans feu ou par moteur mécanique de tout autre système qui serait agréé par le ministre des travaux publics.

Art. 2. — Cette ligne partira de la place du Pré-Commun, à Moutiers, en face de l'avenue de la gare Paris-Lyon-Méditerranée, et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Chemin vicinal ordinaire n° 1 de la commune de Moutiers;

Route départementale n° 6.

Le reste *comme au type* (*).

(N° 238)

[14 juin 1894]

Décret qui déclare d'utilité publique et concède à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans les nouvelles voies ferrées à établir sur les quais d'Aiguillon et de Saint-Louis, au port de Nantes.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarées d'utilité publique les nouvelles voies ferrées à établir sur les quais d'Aiguillon et de Saint-Louis au port de Nantes (rive droite de la Loire), suivant les dispositions générales du plan susvisé du 21 février 1894.

Art. 2. — Est approuvée la convention passée, le 2 juin 1894, entre le ministre des travaux publics, au nom de l'État, et la

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1882, p. 292.

compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans, pour la concession des voies ferrées dont il s'agit.

Cette convention, ainsi que le cahier des charges et le plan général ci-dessus visé, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en Conseil d'État,

D'une part,

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, ladite compagnie représentée par M. le président du conseil, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 1er juin 1894,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics concède, au nom de l'État, à ladite compagnie, qui accepte cette concession, les nouvelles voies ferrées à établir sur les quais d'Aiguillon et Saint-Louis du port de Nantes, pour transporter entre les rails de son réseau et ces quais, à l'aide soit de locomotives, soit de chevaux, au gré de la compagnie concessionnaire, les marchandises en provenance ou en destination dudit réseau après ou avant leur transport sur le chemin de fer.

Cette concession est faite aux clauses et conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Les travaux nécessaires à l'établissement des voies ferrées dont il s'agit ayant le caractère des travaux complémentaires que la compagnie de Paris à Orléans peut être autorisée à exécuter, en vertu de la convention du 28 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre de la même année, les dépenses qui seront faites pour l'établissement des voies nouvelles et pour leur exploitation, ainsi que les recettes qui en proviendront, seront comprises dans les comptes de la compagnie, et l'imputation en sera faite conformément aux dispositions de ladite convention.

Art. 3. — La présente convention sera enregistrée au droit fixe de 3 francs.

Fait en double expédition, à Paris, le 2 juin 1894.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges a pour objet l'extension et l'exploitation des voies ferrées du quai de la rive droite de la Loire au port de Nantes, concédées à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans et désignées ci-après, savoir :

1° Les voies à établir au bord des quais des Constructions et d'Aiguillon, faisant suite à celles déjà concédées à la compagnie d'Orléans par décret du 9 avril 1891 ;

2° Les voies à établir sur le quai Saint-Louis et leur raccordement avec les voies du quai d'Aiguillon et celles de la ligne de Nantes à Savenay.

Le tracé de l'ensemble des voies ci-dessus sera conforme aux indications des lignes à traits rouges qui sont tracées sur le plan ci-joint.

Ces voies seront affectées au service des marchandises; la traction y sera faite à l'aide de locomotives ou de chevaux.

La compagnie d'Orléans posera à ses frais les voies, changements de voie, plaques tournantes et accessoires des voies ferrées nouvelles comprises dans le présent article, ainsi que toutes les installations faisant partie de la superstructure.

Le reste *comme au type* (*).

(N° 239)

[19 juin 1894]

Décret qui prolonge la durée de la concession de la compagnie du touage de la Basse-Seine et de l'Oise et modifie le tarif des droits à percevoir par ladite compagnie.

Le Président de la République française,
Sur le rapport des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Les articles 1, 3, 15 et 17 du cahier des charges annexé au décret du 6 avril 1854 ci-dessus visé sont modifiés comme il suit :

Art. 1er. — Le service de touage sur chaîne noyée, autorisé au profit de la compagnie, s'étend entre l'écluse de la Monnaie, à Paris, et l'embouchure de l'Oise, à Conflans-Sainte-Honorine.

Art. 3. — La permission prendra fin le 6 avril 1931. Toutefois le terme de la permission serait fixé au 6 avril 1906, dans le cas où la compagnie manquerait à l'engagement qu'elle a pris de mettre en service, dans un délai maximum de trois ans à partir du 1er juillet 1894, trois nouveaux toueurs perfectionnés de 150 chevaux chacun, en sus de celui qui a été mis en service en 1893, et de faire fonctionner régulièrement les quatre toueurs pendant toute la durée de la permission, sans préjudice du matériel complémentaire qui lui

(*) Voir *le type, Ann.* 1878, p. 541.

serait nécessaire pour remplir les obligations stipulées par les articles 4 et 12 du cahier des charges qui restent en vigueur.

Art. 15. — Les droits à percevoir par la compagnie, pendant la durée de la permission, ne pourront dépasser les maxima ci-après :

	PÉRIODE D'HIVER du 1er novembre au 30 avril — Tarif A.	PÉRIODE D'ÉTÉ du 1er mai au 31 octobre — Tarif B.
1° Bateaux montants chargés au moins à moitié :	fr.	fr.
Par tonne effective et par kilomètre. . . .	0,015	0,006
2° Bateaux montants chargés à moins de moitié :		
Par tonne effective et par kilomètre . . .	0,015	0,006
Par tonne non effective et par kilomètre.	0,003	0,003
Sans qu'un bateau puisse payer plus que s'il était chargé à moitié et moins que s'il était vide.		
3° Bateaux chargés à la descente.	Moitié des taxes à la remonte.	Deux tiers des taxes à la remonte.
Bateaux vides à la remonte et à la descente :		
Pour un tonnage de moins de 130 tonnes, par bateau et par kilomètre.	0,20	0,20
Pour un tonnage de 150 à 250 tonnes. .	0,35	0,35
Pour un tonnage au-dessus de 250 tonnes.	0,50	0,50

Le tarif maximum B ne sera obligatoire, pour la compagnie, pendant la période d'été, que lorsque les barrages d'Andrésy, Bezons, Suresnes étant fermés, le niveau de la Seine n'aura pas dépassé, pendant quatre jours consécutifs, la cote 1m,80 à l'échelle d'aval de Bezons.

Le tarif maximum A ne pourra être appliqué qu'après que les eaux de la Seine se seront maintenues pendant quatre jours consécutifs au-dessus de ladite cote; autrement, ce sera le tarif B qui sera en vigueur.

Pour les fumiers et gadoues, les taxes minima applicables pendant toute l'année seront, à la remonte, celles du tarif B, et, à la descente, la moitié des taxes de remonte.

Lorsque le prix du blé, à Paris, dépassera 25 francs l'hectolitre, le même tarif B sera applicable, à la remonte, quels que soient la saison et l'état des eaux, aux céréales, légumes secs et pommes de terre.

Tous les prix spécifiés au présent article comprennent la fourniture, la mise en place et l'enlèvement des remorques, avec tous les frais qui y correspondent. Les mariniers et les pilotes devront toutefois prêter la main aux manœuvres qui se feront à leur bord. Ils devront également concourir à l'enlèvement des remorques quand un bateau quittera un convoi en cours de route.

Art. 17. — La perception devra se faire indistinctement et sans aucune faveur, c'est-à-dire que les avantages pouvant résulter de tout contrat passé par la compagnie avec un ou plusieurs mariniers ou transporteurs, seront applicables à tous les autres mariniers ou transporteurs isolés ou formés en groupes qui accepteront les charges desdits contrats.

Pour assurer l'exécution de cette clause, la compagnie sera tenue d'afficher dans ses bureaux les formules des traités consentis par elle.

(N° 240)

[24 juillet 1894]

Décret approuvant la substitution à la « Compagnie lyonnaise des tramways et chemins de fer » de la société anonyme dite Compagnie lyonnaise de tramways comme concessionnaire des lignes du pont Lafayette à l'asile de Bron et de la place des Cordeliers au cimetière de la Guillotière.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à la Compagnie lyonnaise de tramways et chemins de fer, de la société anonyme dite « Compagnie lyonnaise de tramways », comme concessionnaire des lignes de tramways du pont Lafayette à l'asile de Bron et de la place des Cordeliers au cimetière de la Guillotière, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par les décrets susvisés du 20 mai 1887 et du 12 août 1889.

Art. 2. — Il est interdit à la Compagnie lyonnaise de tramways, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une entreprise autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways mentionnées à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

. . . . . .

(N° 241)

[25 juillet 1894]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Ain, d'un réseau de tramways à traction de locomotives à vapeur.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, l'établissement, dans le département de l'Ain, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'un réseau de lignes de tramway, à traction de locomotives à vapeur, destinées au transport des voyageurs et des marchandises, comprenant les lignes suivantes :

Trévoux à Saint-Trivier de Courtes ;

Bourg à Frans-Jassans ;

Ambérieu à Cerdon ;

Pont-d'Ain à Jujurieux ;

Virieu-le-Grand à Ruffieu.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de quatre ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de l'Ain est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 26 février 1894, entre le préfet de l'Ain, agissant au nom du département, et M. Jeancard, pour la rétrocession du réseau des tramways susmentionnés, conformément aux conditions de la série de prix et du cahier des charges annexés à cette convention.

Ladite convention, la série de prix, ainsi que le cahier des charges et les plans d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 36 et 39 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 149.832 francs pour le réseau entier. Le montant de la subvention annuelle du Trésor sera réglé d'après les bases fixées à la convention précitée du 26 février 1894, pour le maximum du capital de premier établissement, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

Dans tous les cas où, conformément aux articles 8 et 9 de la convention ci-dessus visée, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendra, au prorata de sa sub-

vention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

. . . . . .

CONVENTION.

L'an 1894 et le 26 février,

Entre les soussignés :

M. Alexandre Debax, préfet du département de l'Ain, chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882, des délibérations du conseil général du 8 avril et du 20 juin 1891, du 8 octobre 1892 et du 8 février 1894,

D'une part ;

Et M. J. Jeancard, ancien directeur de l'exploitation de la compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est, demeurant à Lyon, agissant en son nom personnel,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de l'Ain demande à l'État la concession d'un réseau de tramways à vapeur. Il s'engage à rétrocéder à M. Jeancard, qui accepte, l'établissement et l'exploitation de ce réseau, comprenant les lignes énumérées ci-après :

1° Ligne de Trévoux à Saint-Trivier-de-Courtes ;

2° Ligne de Bourg à Frans-Jassans ;

3° Ligne d'Ambérieu à Cerdon ;

4° Ligne de Pont-d'Ain à Jujurieux ;

5° Ligne de Virieu-le-Grand à Ruffieu.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — La construction de ces tramways sera faite par le rétrocessionnaire ; elle comprendra la totalité des dépenses, travaux et fournitures d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation des lignes énumérées ci-dessus, notamment :

Les études, la confection des avants-projets et des projets définitifs ;

Les terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme des tramways, des stations et de toutes leurs dépendances, telles que déviations de routes, chemins ou cours d'eau et ateliers de réparations ; il est toutefois convenu que le sol des voies publiques de toute catégorie, nécessaire à l'assiette des lignes et de leurs dépendances, sera livré gratuitement au rétrocessionnaire ;

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques traversées ;

Tous les travaux de superstructure ;

Le matériel fixe et roulant ;

Le mobilier des gares ;

L'outillage des gares, de la voie et des ateliers.

Si le département jugeait nécessaire de mettre des clôtures en dehors des stations et haltes, ou si des contre-rails étaient exigés aux passages à niveau ou dans les traverses des villes et des villages, le département en supporterait les frais, qui seraient remboursés au rétrocessionnaire et dont le montant serait ajouté au maximum du capital d'établissement fixé à l'article 3.

Toutefois, le matériel, qui devra faire retour gratuitement au département en fin de rétrocession, est limité à 18 locomotives, 36 voitures à voyageurs, 12 voitures-fourgons, 28 fourgons et 98 wagons.

Art. 3. — Les dépenses de toute nature faites par le rétrocessionnaire pour l'exécution des diverses lignes du réseau seront réglées et lui seront remboursées dans les conditions suivantes :

Les terrains, travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées, aux prix unitaires de la série des prix ci-annexée.

L'ensemble des dépenses ainsi faites sera majoré, pour frais de constitution du capital-actions et de réalisation des emprunts, d'une somme fixée à 1 1/2 p. 100 de ces dépenses totales.

En tout cas et quoi qu'il arrive, le montant total du capital d'établissement admis en compte ne pourra pas dépasser la somme de 7.390.000 francs, y compris toutes les majorations dont il vient d'être parlé.

Dans le cas où ce chiffre maximum de 7.390.000 francs ne serait pas atteint, les dépenses d'établissement seraient augmentées, à titre de prime d'économie, de la moitié de l'écart entre ce maximum et le montant de la dépense justifiée conformément aux paragraphes précédents.

Art. 4. — Sur les dépenses faites et justifiées par le rétrocessionnaire, calculées conformément aux stipulations de l'article 3, il lui sera payé chaque mois, au fur et à mesure de l'exécution, des acomptes égaux aux trois quarts de ces dépenses constatées par des états de situation approuvés par l'administration, sans que le total de ces acomptes puisse dépasser les trois quarts des maxima stipulés ci-après pour chacune des lignes ou sections de lignes à construire :

1° Ligne de Trévoux à Saint-Trivier-de-Courtes.	
1re section : de Trévoux à Saint-Laurent-les-Mâcon. .	2.162.000 fr.
2e section : de Saint-Laurent-les-Mâcon à Saint-Trivier-de-Courtes	1.032 000
2° Ligne de Bourg à Frans-Jassans	1.753.000
3° Ligne d'Ambérieu à Cerdon.	1.020.000
4° Ligne de Pont-d'Ain à Jujurieux	335.000
5° Ligne de Virieu-le-Grand à Ruffieu.	1.068.000
Total.	7.390.000

Art. 5. — Lorsque le réseau sera achevé et que chaque ligne aura été l'objet d'une réception définitive faite par les ingénieurs et approuvée par le préfet, le département payera au rétrocessionnaire la somme nécessaire pour parfaire, s'il y a lieu, avec les acomptes déjà payés, les trois quarts du capital

total d'établissement, tel qu'il est défini à l'article 3 ci-dessus, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu.

Art. 6. — Le quatrième quart du capital d'établissement sera fourni par le rétrocessionnaire, au moyen du capital-actions et des obligations qu'il pourra être autorisé à émettre conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Le département payera chaque année au rétrocessionnaire les intérêts à 4 p. 100 de la somme constituant ainsi sa part contributive dans les dépenses d'établissement, plus l'amortissement pendant le temps restant à courir depuis le jour où les dépenses à la charge du rétrocessionnaire auront été constatées conformément à l'article 4, jusqu'à l'expiration de la concession. Ces payements se feront par semestre. Toutefois, les annuités échéant en cours de construction ne seront payées au rétrocessionnaire qu'au moment de la mise en exploitation des lignes auxquelles elles se rapportent.

En cas de déchéance, le payement de ces annuités serait suspendu et aucun remboursement ne serait dû au rétrocessionnaire pour la partie non amortie du capital fourni par lui.

Art. 7. — En cas d'infraction aux dispositions du cahier des charges relatives aux délais de présentation des projets d'achèvement et de mise en exploitation des lignes, le rétrocessionnaire devra payer au département une amende de 50 francs par jour de retard et par ligne en retard.

Art. 8. — L'exploitation sera faite aux risques et périls du rétrocessionnaire, quelles que soient les recettes.

Les frais kilométriques d'exploitation portés en compte chaque année ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de la formule :

$$F = 1.200 + \frac{2R}{3},$$

dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits. Cette formule s'applique à un nombre de trains déterminé ainsi qu'il suit :

Il y aura trois trains par jour dans chaque sens sur chaque ligne du réseau, pour une recette brute, impôts déduits, inférieure à 4.500 francs par kilomètre.

Lorsque, sur une des cinq lignes énumérées à l'article 1er, la recette brute, impôts déduits, dépassera 4.500 francs par kilomètre, des trains supplémentaires devront être établis sur certaines sections de la ligne, de manière que le parcours total effectué par les trains dans l'année, sur cette ligne, augmente proportionnellement à l'accroissement de la recette annuelle. La proportion sera telle qu'à une augmentation de recette kilométrique de 1.000 francs corresponde un parcours supplémentaire équivalant à un train par jour dans chaque sens sur la ligne entière.

Le préfet pourra, le rétrocessionnaire entendu, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu ; en ce cas, il sera ajouté au maximum défini par la formule ci-dessus 70 centimes par kilomètre de train.

Il est d'ailleurs entendu que les trains supplémentaires que le rétrocessionnaire mettrait en circulation de lui-même ne donneront pas lieu à cette augmentation.

Il sera fait masse des recettes de toutes les lignes du réseau.

Quand les dépenses réellement faites et dûment justifiées, comprenant les frais généraux et les frais d'administration, n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées à titre de prime d'économie des deux tiers de l'écart entre ce maximum et le montant des dépenses réelles.

Quand les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée au rétrocessionnaire conformément au paragraphe ci-dessus, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, les insuffisances par rapport à cette somme seront à la charge du rétrocessionnaire jusqu'au moment où elles pourront lui être remboursées comme il est dit ci-après.

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, y compris la prime, l'excédent sera d'abord appliqué à couvrir les insuffisances des exercices précédents, sans intérêts. Le surplus sera versé annuellement au département pour venir en déduction des charges du capital de premier établissement.

Toutefois, si ce surplus représentait plus de 4 p. 100 du montant des dépenses de premier établissement, l'excédent serait partagé par moitié entre le département et le rétrocessionnaire.

Art. 9. — Le compte d'établissement pourra être augmenté, avec l'approbation de l'administration, des dépenses qui seraient faites postérieurement à la réception des lignes pour travaux complémentaires ou acquisitions de matériel roulant, etc., sans que les sommes ainsi ajoutées puissent excéder 5.000 francs par kilomètre.

Les capitaux nécessaires seront fournis par le rétrocessionnaire, qui sera autorisé à prélever sur les recettes nettes — avant le versement au département des excédents dus conformément aux deux derniers paragraphes de l'article 8 ci-dessus — l'intérêt à 4 p. 100 des dépenses ainsi faites et l'amortissement, dans le temps restant à courir sur la concession, de celles de ces dépenses qui ne devraient pas donner lieu, en fin de concession, aux remboursements prévus par l'article 17 du cahier des charges.

Art. 10. — Le rétrocessionnaire sera autorisé à porter en compte, dans les dépenses d'exploitation, les sommes qu'il jugera utile de prélever sur les recettes, afin de constituer un fonds de réserve pour le renouvellement de la voie et du matériel fixe et roulant, sans que le prélèvement ainsi fait puisse excéder 300 francs par kilomètre et par an, ni porter le montant total du fonds de réserve à plus de 3.000 francs par kilomètre. Toutefois, à partir de la cinquième année d'exploitation, ce prélèvement deviendra obligatoire pour une somme minimum de 200 francs par kilomètre et par an, jusqu'à ce que le fonds de réserve de 3.000 francs par kilomètre soit constitué ou jusqu'à ce qu'il soit complété de nouveau lorsqu'il aura été entamé pour l'exécution de travaux de renouvellement.

Ce fonds de réserve sera déposé dans une caisse agréée par le département; les revenus en seront touchés par le rétrocessionnaire.

Ce fonds sera la propriété du rétrocessionnaire et lui reviendra en fin de concession, sauf les prélèvements qui auraient pu y être faits en exécution du paragraphe 3 de l'article 17 du cahier des charges.

Art. 11. — Le département demeurera chargé de rembourser l'État de ses avances à l'époque et dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, et touchera les subventions de l'État versées en exécution de la même loi.

Art. 12. — Avant la mise en exploitation, le rétrocessionnaire sera tenu de constituer une société anonyme spéciale aux tramways de l'Ain, dont le capital-actions sera de 1.200.000 francs au moins.

Ladite société devra être agréée par le conseil général de l'Ain.

Elle sera substituée au rétrocessionnaire et deviendra solidairement responsable avec lui vis-à-vis du département de tous les engagements qu'il aura contractés vis-à-vis de ce dernier. Cette substitution devra, toutefois, être approuvée par un décret en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 13. — La présente rétrocession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquels M. Jeancard s'engage d'une façon formelle.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 3, 6, 7, 8 *bis*, 10, 11, 15, 17, 23 et 32.

Art. 14. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention, par le département, des subventions de l'État au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880, pour l'application de laquelle les frais kilométriques d'exploitation seront calculés comme il est dit à l'article 8 ci-dessus.

Art. 15. — Le rétrocessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 16. — Le rétrocessionnaire versera aux lieu et place du département, dans les caisses de l'État, les frais de contrôle stipulé à l'article 37 et le cautionnement stipulé à l'article 38 du cahier des charges. Les quatre cinquièmes du cautionnement lui seront rendus par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne lui sera remboursé qu'à l'expiration de la concession.

Art. 17. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges annexé, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par le rétrocessionnaire.

Lu et approuvé :	Lu et approuvé :
Le préfet de l'Ain, A. Debax.	*Le rétrocessionnaire*, J. Jeancard.

Série de prix.

1re PARTIE. — INFRASTRUCTURE.

I. — Frais d'études.

Frais d'études. — Le kilomètre de tramway concédé, 450 francs.

II. — Terrains.

1° *Ligne de Trévoux à Saint-Trivier-de-Courtes.*

1re section. — En déviation, par mètre linéaire, 7 francs.
1re section. — Sur chemins, par mètre linéaire, 1 franc.
2e section. — Sur chemins, par mètre linéaire, 72 centimes.

2° *Ligne de Bourg à Frans-Jassans.*

En déviation, par mètre linéaire, 7 francs.
Sur chemins, par mètre linéaire, 56 centimes.

3° *Ligne d'Ambérieu à Cerdon.*

En déviation, par mètre linéaire, 10 francs.
Sur chemins, par mètre linéaire, 1f,44.

4° *Ligne de Pont-d'Ain à Jujurieux.*

En déviation, par mètre linéaire, 5 francs.
Sur chemins, par mètre linéaire, 1f,43.

5° *Ligne de Virieu-le-Grand à Ruffieu.*

En déviation, par mètre linéaire, 6 francs.
Sur chemins, par mètre linéaire, 86 centimes.

III. — Travaux.

§ 1er. — Terrassements, déblais de toute nature, y compris transport et emploi pour la construction des lignes et de toutes leurs dépendances.

Le mètre cube pour toutes les lignes, sauf celles de Virieu-le-Grand à Ruffieu, 1f,80.

Le mètre cube pour la ligne de Virieu-le-Grand à Ruffieu, 2f,20.

§ 2. — Travaux accessoires sur les parties en déviation, règlements, perrés, murs de soutènement, gazonnements dans les talus, assainissement.

Le kilomètre de tramway établi en déviation, 1.000 francs.

§ 3. — Rectifications de routes, chemins et cours d'eau, passages à niveau, passages de dessertes et de chemins.

Le kilomètre de tramway concédé, 250 francs.

§ 4. — Établissement de caniveaux, de banquettes en gazon pour séparer la voie ferrée de la chaussée, de drains, de parapets; déplacements de bordures de trottoirs, d'escaliers, de regards et de clôtures; soutènements; réfection des chaussées et empierrements; déplacements de matériaux; dessouchage des arbres; enfin tous travaux accessoires sur les routes et chemins empruntés par le tramway.

Le kilomètre de tramway établi sur routes et chemins, 2.200 francs.

§ 5. — Ouvrages d'art :

Aqueducs de 60 centimètres et au-dessous. Le mètre linéaire, 60 francs.

Aqueducs de 1 mètre et au-dessous. Le mètre linéaire, 115 francs.

Aqueducs de 1m,50 et au-dessous. Le mètre linéaire, 145 francs.

Ponceaux de 2 mètres et au-dessous. Le mètre linéaire, 200 francs.

Ponceaux de 3 mètres. L'un, 3.500 francs.

Pont de 4 mètres L'un, 4.500 francs.

Pont de 5 mètres. L'un, 5.000 francs.

Pont de 6 mètres en maçonnerie. L'un, 6.000 francs.

Pont de 6 mètres métallique. L'un, 8.000 francs.

Pont de 12 mètres métallique sur la ligne Paris-Lyon-Méditerranée à Pont-de-Veyle. L'un, 30.000 francs.

Pont de 12 mètres métallique sur la ligne Paris-Lyon-Méditerranée à Ambérieu. L'un, 25.000 francs.

Pont de 16 mètres métallique sur la Chalaronne, 40.000 francs.

Souterrains. Le mètre linéaire, 700 francs.

N.-B. — Les prix du chapitre III ci-dessus s'entendent y compris tous les travaux complémentaires approuvés par le conseil général de l'Ain, dans ses séances du 8 octobre 1892 et du 8 février 1894, notamment : le parapet de Trévoux, diverses déviations ou rectifications, les passages par-dessus le chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée à Pont-de-Veyle, Ambérieu et Artemare, les élargissements de divers chemins, la pose de la voie ferrée sur accotement séparé, partout où la largeur des routes le permettra, et toutes les déviations nécessaires pour ramener le maximum des déclivités à 50 millimètres, sur la ligne de Virieu-le-Grand à Ruffieu, et à 40 millimètres sur les autres lignes.

Les travaux effectués dans les gares de jonction avec la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée seront payés suivant les dépenses réelles majorées de 15 p. 100 pour frais généraux et frais d'administration.

2e PARTIE. — SUPERSTRUCTURE.

I. — Voie et matériel fixe.

§ 1er. — Voie en acier, en rails Vignole de 19 kilogrammes le mètre linéaire, posés sur traverses de 1m,70 × 0m,18 × 0m,12, espacées de 85 centimètres d'axe en axe, y compris éclisses de 6 kilogrammes la paire, boulons d'éclisses en acier de 260 grammes, tire-fonds de 280 grammes en acier, fournitures de ballast, pose et consolidation jusqu'à complet bourrage des traverses.

Par mètre linéaire, 18f,60.

§ 2. — Changements, croisements de voie par appareil et non compris les voies. L'un, 1.000 francs.

§ 3. — Plaques tournantes de 2m,20 de diamètre. L'une, 1 400 francs.

§ 3 *bis*. — Plaques tournantes de 2m,70 de diamètre. L'une, 2.700 francs.

§ 4. — Ponts à bascule de 20 tonnes. L'un, 3.000 francs.

§ 5. — Plaques tournantes pour machines, de 3m,60 de diamètre. L'une, 5,000 francs.

§ 6. — Grues fixes de 6 tonnes. L'une 8.000 francs.

§ 7. — Traversées à niveau des voies de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ; traversées à une voie. L'une, 4.000 francs.

§ 8. — Installation de signaux pour protéger les traversées et appareils divers, s'il en est exigé. L'une, 6 000 francs.

§ 9. — Alimentation d'eau. L'une, 5.000 francs.

§ 10. — Outillage des ateliers et des dépôts de la traction. Par kilomètre de tramway concédé, 1.000 francs.

§ 11. — Outillage et mobilier de l'exploitation et de la voie. Par kilomètre de tramway concédé, 500 francs.

II. — Stations.

Stations des chefs-lieux de canton, des têtes de lignes, des terminus et des bifurcations. Maisonnette avec salle pour le public, halle couverte, quais, trottoirs, cours, etc. L'une, 12.000 francs.

Télégraphe reliant 25 stations. Par kilomètre concédé, 400 francs.

Stations intermédiaires : abri et quai découvert pour marchandises, et empierrement des cours. L'une 2.500 francs.

Remise pour une machine avec dortoir. L'une, 4.000 francs.

Installations générales de la traction, comprenant atelier, remises à voitures et magasins, logement d'employé, bureaux :

1° Pour le réseau de Trévoux à Saint-Trivier, et de Bourg à Jassans, 40.000 francs;

2° Pour la ligne de Virieu à Ruffieu, 12.000 francs;

3° Pour les lignes d'Ambérieu à Cerdon et de Pont-d'Ain à Jujurieux, 14 000 francs.

3e PARTIE. — MATÉRIEL ROULANT.

Locomotives du poids de 17 tonnes en ordre de marche. L'une 33.000 francs.

Voitures à voyageurs. L'une, 6.000 francs.

Voitures-fourgons. L'une, 5.000 francs.

Fourgons. L'un, 4.000 francs.

Wagons. L'un, 2.500 francs.

Grues roulantes. L'une, 7.000 francs.

Frein à vide continu à installer sur la machine. Par machine, 1.700 francs.

Frein à vide à 8 sabots, pour voitures et voitures-fourgons, avec appareils de manœuvre à la main. Par véhicule, 1 200 francs.

Frein à vide à 4 sabots pour fourgons. Par véhicule, 600 francs.

Boyaux et raccords dont seront munis les wagons pour la communication de l'appareil de la machine avec les voitures et les fourgons. Par wagon, 225 fr.

Frein à main, à vis. L'un, 300 francs.

Frein à main, à levier. L'un, 230 francs.

Pièces de rechange.

Lignes de Trévoux à Saint-Trivier et de Bourg à Jassans. Ensemble, 23.000 francs.

Ligne de Virieu à Ruffieu, 3.000 francs.

Lignes d'Ambérieu à Cerdon et de Pont-d'Ain à Jujurieux. Ensemble, 4.000 francs.

Lu et approuvé :
Le préfet de l'Ain, A. DEBAX.

Lu et approuvé :
Le rétrocessionnaire, J. JEANCARD.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par machines locomotives à vapeur.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Ligne de Trévoux à Saint-Trivier-de-Courtes.

Première section, de Trévoux à Saint-Laurent-lès-Mâcon par Thoissey et Pont-de-Veyle :

Chemin de grande communication n° 28, de Trévoux à Pont-de-Veyle; chemin de grande communication n° 2, de Pont-de-Veyle à la Madeleine; route nationale n° 79, de la Madeleine à Saint-Laurent.

Deuxième section, de Saint-Laurent-lès-Macon à Saint-Trivier-de-Courtes par Pont-de-Vaux :

Route nationale n° 79, de Saint-Laurent à la Madeleine; chemin de grande communication n° 2, de la Madeleine à Saint-Trivier-de-Courtes.

2° Ligne de Bourg à Frans-Jassans, par Châtillon-sur-Chalaronne et Saint-Trivier-sur-Moignans :

Chemin de grande communication n° 29, de Bourg à la rencontre du chemin de grande communication n° 5; chemin de grande communication n° 5, de ce point au pont de Frans.

3° Ligne d'Ambérieu (gare P.-L.-M.) à Cerdon par Ambronay, Saint-Jean-le-Vieux et Poncin :

Avenue de la gare d'Ambérieu; chemin de grande communication n° 36, d'Ambérieu jusqu'à la rencontre de la route nationale n° 84; route nationale n° 84, de ce point à Cerdon.

4° Ligne de Pont-d'Ain (gare P.-L.-M.) à Jujurieux, par Hauterive et Saint-Jean-le-Vieux :

Route nationale n° 75, de la gare de Pont-d'Ain à l'origine du chemin de grande communication n° 12; chemin de grande communication n° 12 jusqu'à Jujurieux.

5° Ligne de Virieu-le-Grand (gare P.-L.-M.) à Ruffieu :

Chemin de grande communication n° 31; chemin de grande communication n° 37.

Le reste *comme au type* (*).

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 27 juillet 1894.

(N° 242)

[25 juillet 1894]

Décret autorisant l'exécution de travaux dans le port de Pont-Audemer et pour la réfection de la digue nord de la Rille maritime.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est autorisée l'exécution :

1° De travaux de dragages dans le port de Pont-Audemer et dans le chenal de la Rille maritime;

2° De travaux de réfection de la digue nord de la Rille en aval de la Roque; le tout conformément aux dispositions des projets susvisés, en date des 18 décembre 1893-3 janvier 1894 et des 29 décembre 1893-12 janvier 1894.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement pris par M. de la Haie-Jousselin de contribuer, dans les conditions définies par sa lettre du 9 avril 1894, aux dépenses du projet de réfection de la digue nord en aval de la Roque.

Art. 3. — La dépense à la charge de l'État, évaluée à 207.000 fr., savoir : 132.000 francs pour les travaux de dragages, 75.000 francs pour les travaux de réfection de digues, sera prélevée sur les ressources annuelles sont inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

. . . . . .

(N° 243)

[25 juillet 1894]

Décret déclarant d'utilité publique divers travaux d'amélioration du port de Bastia.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'amélioration du port de Bastia, définis à l'avis susvisé du conseil général des ponts et chaussées, en date du 28 mars 1892.

Art. 2. — La dépense mise à la charge de l'État, évaluée à 500.000 francs, sera imputée sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du département des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par la chambre de commerce de Bastia de concourir à la dépense pour une somme de 500.000 francs.

. . . . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 244)

[10 novembre 1893]

Travaux publics communaux. — Construction d'un collège. — Décompte. — (Sieur Mérat-Renard contre ville de Tonnerre.)

Attachements. — A défaut d'attachements permettant d'apprécier la valeur exacte des matériaux de démolition, les évaluations du devis peuvent être admises (VIII).

Enduit en mortier et plâtre exécuté en deux fois, mais constituant un enduit unique moins onéreux que celui prévu : non-lieu à l'allocation du prix de deux enduits (VI).

Expertise. — La mission donnée aux experts de rechercher les malfaçons les autorise à les rechercher toutes, même celles qui n'avaient pas été signalées dans le procès-verbal de non-réception des travaux (VII).

Frais d'expertise réduits de 0f,45 à 0f,20 par kilomètre (XII).

Griefs non établis (III, V, IX).

Malfaçons prétendues aggravées depuis l'expertise et postérieurement à la date de la réception définitive des travaux : demande d'indemnité supplémentaire non recevable (XI).

Procédure. — Ordonnance de soit-communiqué. — Non-lieu à la mise en cause d'un tiers auquel l'entrepreneur requérant n'a pas signifié dans le délai de deux mois l'ordonnance de soit-communiqué rendue sur son recours (X).

Ordre écrit. — Modifications apportées dans l'épaisseur des voûtes : pas d'ordre écrit ; rejet (II).

Réception. Prise de possession. — En présence des réclamations du maître de l'ouvrage relativement à l'existence des malfaçons, la prise de possession ne saurait être assimilée à une réception définitive ; en conséquence, sont recevables les

réclamations relatives aux malfaçons même des menus ouvrages (*VII*).

Matériaux provenant d'une démolition non prévue au devis repris par l'entrepreneur : évaluation du prix (*VIII*).

Travaux excédant les prévisions du devis et exécutés par l'entrepreneur en conformité des plans qui lui avaient été remis et des ordres qui lui avaient été donnés par l'architecte. Indemnité allouée (*I*).

Travaux provisoires exécutés avec les mêmes matériaux que les travaux définitifs : prix de ces matériaux alloué comme pour des travaux définitifs (*IV*).

Vices de construction s'étant manifestés depuis l'expertise.— Demande d'une expertise supplémentaire. Rejet : la ville ne peut qu'intenter une action en responsabilité contre qui de droit (*XI*).

I. Sur les conclusions *de l'entrepreneur tendant à l'allocation d'une somme de* 704f,47 *pour augmentation du cube des fouilles, de* 237f,07 *pour jets de pelle supplémentaire, et de* 147f,52 *pour l'enlèvement des terres contenues dans l'épaisseur des empoutrements :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les terrassements qui font l'objet de ces divers chefs de réclamations n'ont été exécutés par le sieur Mérat-Renard que pour se conformer aux plans qui lui étaient remis et aux ordres qui lui étaient donnés par l'architecte qui a d'ailleurs, ainsi que le reconnaît lui-même l'expert de la ville de Tonnerre, visé les états de situation dressés par l'entreprise ; que, d'autre part, la profondeur des fouilles ayant excédé les prévisions, a nécessité des jets de pelle supplémentaires dont le prix est dû à l'entrepreneur ; que celui-ci a dû, en outre, enlever les terres contenues dans l'épaisseur des empoutrements et que le prix de 0f,15 prévu par l'article 31 du bordereau pour la dépense des plafonds, planchers et carrelages ne comprend que l'enlèvement des décombres proprement dits ; — que ces différents travaux n'ayant pas été exécutés selon les prévisions du devis doivent être réglés d'après les attachements ; — que, dans ces conditions, c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté ces réclamations et qu'il y a lieu dès lors de faire droit aux conclusions de l'entrepreneur en lui allouant la somme de 1.089f,16 ;

II..... III..... IV..... V..... VI. *Sur les conclusions tendant à ce qu'une somme de* 1.820 *francs représentant la valeur des enduits en mortier soit rétablie au décompte :*

Considérant qu'à l'appui de sa demande le requérant soutient que les murs du collège ayant été revêtus d'un double enduit, l'un de mortier, l'autre de plâtre, il a, pour ce travail, droit à la somme des prix prévus par le devis pour chacune de ces natures d'ouvrage ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert qu'il n'y a eu en réalité qu'un seul enduit exécuté en deux fois, qui, au lieu d'être fait de deux couches de plâtre, se compose d'une couche de mortier recouverte d'une couche de plâtre d'une faible épaisseur ; que, si l'entrepreneur a eu recours à ce mode de procéder, qui est d'ailleurs généralement employé, c'est en raison de l'économie qui pouvait en résulter ; qu'ainsi il n'était pas fondé à réclamer de ce chef un supplément de prix ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation ;

VII. *En ce qui concerne les malfaçons relatives au carrelage en vieux carreaux, au dallage de la forge, aux tables de classe*, etc. :

Considérant que, pour demander sur ce point la réformation de l'arrêté attaqué, le sieur Mérat-Renard soutient d'une part que les experts auraient dépassé les termes de leur mission et que le conseil de préfecture ne pouvait retenir des malfaçons qui n'avaient pas été relevées par l'architecte de la ville ; d'autre part, que lesdites malfaçons sont relatives à de menus ouvrages dont la réception s'opère par le seul fait de la prise de possession ;

Mais considérant que la mission conférée aux experts par l'arrêté du conseil de préfecture du 11 mai 1886 s'étendait aux malfaçons qui pourraient être relevées au cours de l'expertise, comme à celles qui avaient été signalées par l'architecte de la ville dans le procès-verbal de non-réception des travaux ; qu'ainsi le sieur Mérat-Renard n'est pas fondé à soutenir que les experts ont dépassé les limites qui leur avaient été tracées ;

Considérant, d'autre part, que la prise de possession des bâtiments par la ville de Tonnerre ne saurait, dans les circonstances de l'affaire et en présence des réclamations formulée dès la première heure par ladite ville, être assimilée à une réception définitive qui seule serait de nature à rendre non recevables ses plaintes relatives aux malfaçons ci-dessus énoncées ;

Considérant enfin que le sieur Mérat-Renard ne justifie pas que ses réclamations relatives aux autres malfaçons aient été, à tort, écartées par l'arrêté attaqué ; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a fixé à 5.162f,96 le

montant de la retenue qui devait, de ce chef, être opérée sur le décompte;

VIII. *En ce qui concerne la reprise des vieux matériaux :*

Considérant qu'en l'absence de toute constatation ou attachement permettant d'apprécier la valeur exacte des matériaux en démolition, c'est avec raison que le conseil de préfecture a pris pour base de cette évaluation le prix porté au devis; que, d'ailleurs, le requérant ne discute pas cette évaluation et se borne à contester que le chiffre de 18.122f,25 doive être augmenté de 1.516f,80 pour la valeur des vieux matériaux provenant de la démolition du théâtre et de la façade sur la cour;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport de l'expert de l'entrepreneur que la démolition de ces ouvrages n'avait pas été prévue au devis; qu'ainsi la valeur des matériaux en provenant n'avait pas été comprise dans le chiffre de 18.122f,25; que de ce qui précède il résulte que la valeur de ces matériaux doit également être comptée à l'entrepreneur et que ce dernier n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation en la fixant, conformément d'ailleurs aux conclusions de son propre expert, à la somme de 1.516f,80; — que, dès lors, il n'est pas fondé à réclamer sur ce point la réformation de l'arrêté attaqué;

IX..... X..... XI. *Sur les conclusions de la ville de Tonnerre tendant à ce qu'une expertise supplémentaire soit ordonnée à l'effet de constater les aggravations qui seraient survenues depuis l'expertise dans les malfaçons et les vices de construction qui se seraient manifestés :*

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que le conseil de préfecture a fixé au 5 janvier 1886 la date de la réception définitive des travaux; que, dès lors, aucune indemnité nouvelle pour malfaçon ne saurait être réclamée au sieur Mérat-Renard; que, d'autre part, si la ville estime qu'il existe des vices de construction de nature à compromettre la solidité des bâtiments, il lui appartient d'intenter, si elle s'y croit fondée, une action en responsabilité contre qui de droit, mais qu'il n'y a pas lieu d'ordonner, quant à présent, une expertise supplémentaire; que, dans ces conditions, les conclusions de la ville doivent être rejetées;

XII. *Sur la demande en réduction des frais d'expertise :*

Considérant que le taux de 0f,45 par kilomètre admis comme base des frais de déplacement alloués au tiers-expert est exagérée et qu'il sera fait une juste appréciation de ces frais en adop-

tant le chiffre de 0f,20 par kilomètre; que, par suite, les frais de tierce-expertise doivent être réduits à la somme de 1.572f,50;

XIII. *Sur les frais d'expertise :* — ... (Partagés par moitié);

XIV. *Sur les intérêts des intérêts :*

... (Capitalisation demandée devant le Conseil d'État, les 8 septembre 1888 et 9 juin 1891)... (En outre de la somme de 189.913f,40 à laquelle le conseil de préfecture a arrêté le montant du décompte, la ville de Tonnerre payera au sieur Mérat-Renard: 1° 1.089f,16 pour l'augmentation du cube de fouilles, les jets de pelle supplémentaires et l'enlèvement des terres contenues dans l'épaisseur; 2° 715f,25 pour le ferrement des portes et croisées. Intérêts capitalisés au 8 septembre 1888 et au 9 juin 1891. Honoraires du tiers-expert liquidés à 1.572f,50. Frais d'expertise et dépens partagés par moitié.)

(N° 245)

[10 novembre 1893]

Travaux publics. — Cours d'eau. — Canal d'irrigation de la plaine de Beaucaire. — (Séquestre du canal de Beaucaire contre sieur Soulier.)

Dommages aux propriétés riveraines. — Conditions d'écoulement et de séjour des eaux dans une roubine n'appartenant pas au syndicat, modifiées par suite de la construction d'un canal d'irrigation la traversant; aggravation des dommages causés aux propriétés voisines de la roubine; syndicat du canal d'irrigation déclaré responsable (*Canal de Beaucaire.*)

Procédure. — Décidé que le syndicat n'ayant formé devant le conseil de préfecture aucun recours en garantie contre des tiers à raison des condamnations qui pouvaient être prononcées contre lui pour les dommages résultant du débordement d'un colateur, le conseil de préfecture n'avait point à s'arrêter à la demande de l'administrateur-séquestre du canal tendant à faire surseoir au jugement d'une question de dommage pour permettre au syndicat d'exercer des recours de cette nature, ni à lui donner acte des réserves qu'il entendait former à l'égard de tiers étrangers à l'instance pendante devant ledit Conseil. (*Canal de Beaucaire.*)

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction, notam-

ment de l'expertise, que si la roubine du Mas-Blanc ne fait pas partie des ouvrages du syndicat, les conditions d'écoulement et de séjour des eaux dans ce canal ont été modifiées par suite de la construction du canal d'irrigation qui le traverse; qu'il est résulté de cette modification une aggravation de dommage pour les propriétés voisines de cette roubine qui ont à souffrir des efflorescences salines provoquées par les infiltrations des eaux, et que le syndicat du canal d'irrigation de la plaine de Beaucaire, dont les travaux sont la cause directe de ce préjudice, a été à bon droit condamné par le conseil de préfecture à la réparer;

Considérant, d'autre part, que le syndicat n'a formé devant le conseil de préfecture aucun recours en garantie contre des tiers à raison des condamnations qui pouvaient être prononcées contre lui pour les dommages résultant du débordement du colateur n° 1, et que le conseil de préfecture n'avait pas à s'arrêter à la demande de l'administrateur requérant tendant à faire surseoir au jugement de l'affaire dont il était saisi pour permettre au syndicat d'exercer des recours de cette nature, ni à lui donner acte des réserves qu'il entendait former à l'égard de tiers étrangers à l'instance pendante devant ledit conseil;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que dans les circonstances de l'affaire le syndicat n'est pas fondé à demander la réformation de l'arrêté attaqué dans celle de ses dispositions par laquelle il a partagé les frais d'expertise par moitié entre lui et le sieur Soulier... (Rejet.)

DÉCISION ANALOGUE : Canal de Beaucaire contre sieur Soulier.

(N° 246)

[10 novembre 1893]

Travaux publics communaux. — Chemin vicinal de grande communication. — Déblais. — Clauses et conditions générales du 6 décembre 1870. — Procédure. — (Préfet de l'Hérault contre sieurs Serratrice frères.)

Art. 32. — *Augmentation de plus d'un tiers dans le chiffre d'une nature de déblais. Pas d'indemnité : aux termes des conditions spéciales de l'entreprise, l'augmentation doit porter sur l'ensemble de tous les déblais qui n'a pas augmenté d'un tiers.*

Procédure. Arrêté ordonnant « avant dire droit » une expertise, « tous droits des parties réservés » ; caractère préparatoire ; pas de chose jugée sur le principe de l'indemnité.

CONSIDÉRANT que les sieurs Serratrice fondaient la demande d'indemnité qu'ils ont présentée devant le conseil de préfecture sur ce que le cube de 10.554 mètres prévu par l'avant-métré pour les déblais à la mine se serait élevé dans l'exécution à 21.961 mètres et sur ce que cette augmentation, causée en partie par un changement de tracé ordonné au cours des travaux, ayant modifié de plus d'un tiers l'importance de cette nature d'ouvrage, l'article 32 des clauses et conditions générales du 6 décembre 1870 leur donnerait droit d'obtenir une indemnité;

Considérant que l'arrêté, en date du 23 octobre 1889, par lequel le conseil de préfecture a « avant dire droit » ordonné une expertise sur cette réclamation porte que « les droits des parties sont réservés »; qu'ainsi cet arrêté est purement préparatoire et que c'est à tort que le conseil de préfecture a, dans son second arrêté, en date du 11 mars 1891, déclaré qu'il y avait chose jugée sur le principe du droit des entrepreneurs à une indemnité;

Considérant que si, d'après l'article 32 des clauses et conditions générales du 6 décembre 1870, l'entrepreneur a droit à indemnité pour le préjudice que lui causent les modifications apportées aux prévisions du marché lorsque ces modifications ont pour effet d'augmenter ou de diminuer de plus d'un tiers l'importance de certaines natures d'ouvrages, l'article 125 du cahier des charges du 20 août 1881, auquel était soumis le marché des sieurs Serratrice, dispose que l'article 32 précité n'est pas applicable aux variations que pourraient présenter en cours d'exécution les différentes natures de déblais prévus à l'avant-métré, l'ensemble de tous les déblais devant être considéré comme une seule nature d'ouvrage;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'ensemble des déblais prévus au devis s'élevait à 35.658 mètres cubes et que l'ensemble des déblais exécutés a été de 38.317 mètres cubes; qu'ainsi l'augmentation de cette nature d'ouvrage a été inférieure au tiers des quantités prévues au marché; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé de ce chef une indemnité aux entrepreneurs et a mis les frais d'expertise à la charge des communes intéressées... (Arrêté annulé. Le recours incident des sieurs Serratrice est rejeté. Les sieurs Serratrice supporte-

ront les frais d'expertise et les depens exposés par le préfet, ès qualités.)

(N° 247)

[11 novembre 1893]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Subventions spéciales. — (Sieur Gasnier. — Sieur Jaluzot.)

Prestations. — Exemptions. — Infirmités. — Est imposable à la taxe des prestations : un militaire réformé à la suite d'une blessure à la jambe qui lui a fracturé le tibia : il se livre habituellement aux travaux de l'agriculture (Gasnier.)

Subventions spéciales. Procédure. Conseil d'État. — Délai. — Non-recevabilité d'une requête enregistrée à la préfecture plus de deux mois après la notification de l'arrêté attaqué (Jaluzot et Cie.)

(N° 248)

[17 novembre 1893]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Jeanne Deslandes.)

Art. 32. — Augmentation de plus d'un tiers des quantités de certaines natures d'ouvrages : appréciation de l'indemnité due (VI).

Déblais. — En présence de la clause forfaitaire insérée au devis (art. 98) aux termes de laquelle une classe unique de déblais est admise avec des prix moyens quelle que soit la proportion des diverses natures de terrains, l'entrepreneur n'est pas recevable à demander l'allocation d'un prix supérieur à celui du bordereau, à raison de la présence dans les tranchées d'un banc de rocher siliceux exceptionnellement dur (III).

Remblais. — Indemnités aux propriétaires des terrains fouillés, mises à la charge de l'entrepreneur.

Dommages causés à l'entreprise. — Prolongation anormale de l'entreprise par suite du retard apporté à la remise des plans de divers ouvrages, et à la livraison des terrains nécessaires aux travaux : indemnité accordée bien que le cahier des charges ait stipulé que le retard dû aux difficultés relatives à l'acquisition des terrains ne donnerait pas lieu à indemnité (II).

Procédure. — Recours sommaire. Mémoire ampliatif. — Un recours tendant à la réformation d'un arrêté parce qu'il a « sur certains points méconnu la réalité des faits et fait une fausse interprétation des articles du devis », est suffisamment motivé, lorsqu'il est d'ailleurs suivi d'un mémoire ampliatif produit après les délais du recours (I).

Travail compris dans un autre. Le dessouchage des arbres est compris dans le prix des déblais (IV).

I. Sur la fin de non-recevoir *opposée par le sieur Jeanne Deslandes au recours du ministre des travaux publics et tirée de ce que le recours sommaire présenté au nom de l'État ne contiendrait ni des conclusions précises ni l'exposé des faits et des moyens dont le ministre entendait se servir et de ce qu'il n'aurait été suppléé à l'insuffisance de ce recours que par des conclusions et un mémoire produits après l'expiration du délai imparti à l'État pour se pourvoir :*

Considérant que le recours sommaire du ministre contient des conclusions précises en ce qui concerne les chefs n°s 1, 2 et 3, et qu'il satisfait d'une manière suffisante aux prescriptions du décret du 22 juillet 1806 ;

II. Au fond : — *Sur les conclusions du ministre des travaux publics tendant à la réduction, à 4.380 francs, de l'indemnité de 140.640 francs allouée par le conseil de préfecture au sieur Jeanne Deslandes à raison de la prolongation de la durée de son entreprise, et sur les conclusions de cet entrepreneur tendant à faire porter le chiffre de ladite indemnité à 209.364f,77 :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, que la durée des travaux qui aurait été normalement de deux ans, étant donnés les moyens dont disposait l'entrepreneur, a été prolongée de trois années environ par le fait de l'administration et que cette prolongation doit être attribuée non à l'insuffisance des crédits mais au retard apporté à la remise des plans de divers ouvrages d'art et à la mise à la disposition de l'entrepreneur des terrains dépendant de la gare de la Loupe ; que, pour contester le droit de l'entrepreneur à une indemnité à raison de

cette dernière cause de retard, l'administration lui oppose, il est vrai, l'article 124 du cahier des charges aux termes duquel aucune indemnité n'est due pour le retard ou la gêne que les difficultés relatives à l'acquisition des terrains pourraient apporter à l'exécution des travaux, mais que cet article ne peut recevoir application dans l'espèce, les difficultés qui ont retardé l'exécution des travaux n'étant pas relatives à l'acquisition de terrains, mais ayant trait au plan de la gare de la Loupe sur lequel l'accord n'avait pu s'établir entre l'État et la compagnie des chemins de l'Ouest, et cette circonstance ayant seule retardé la mise à la disposition de l'entrepreneur des terrains dépendant de cette gare et faisant déjà partie du domaine public;

Considérant qu'il résulte des pièces du dossier qu'il sera fait une exacte évaluation de l'indemnité à laquelle le sieur Jeanne Deslandes a droit pour tous les retards imputables à l'administration dans l'exécution des travaux en la fixant à 100.000 francs;

III. *Sur les conclusions du ministre des travaux publics tendant à la suppression de l'indemnité de* 69.114f,50 *allouée par le conseil de préfecture à l'entrepreneur pour les déblais de rocher de la tranchée de la Forêt :*

Considérant que l'article 98 du cahier des charges porte qu'il ne sera tenu compte que d'une seule et unique classe de déblais, que les prix portés au bordereau (nos 1 et 2) pour les déblais sont des prix moyens établis en tenant compte de la proportion calculée d'après les sondages des divers terrains dans lesquels les tranchées et fouilles d'ouvrages d'art seront ouvertes, y compris le rocher à déblayer à la poudre ou autrement, que ces prix moyens uniques seront seuls appliqués, quelles que soient les proportions réelles de chaque espèce de terrain rencontré en cours d'exécution des travaux, et que l'entrepreneur ne pourra, pour quelque motif que ce soit, élever aucune réclamation à ce sujet ni prétendre à une augmentation ou revision quelconques desdits prix uniques;

Considérant qu'il résulte du rapport des experts qu'il n'a pas été rencontré de déblais d'une nature imprévue et que la proportion des déblais de roc et des déblais de terre d'après laquelle les ingénieurs ont calculé le prix moyen des déblais des tranchées a été établie, conformément aux prescriptions du devis, en tenant compte des résultats des sondages; que, dans ces circonstances, et en présence des dispositions formelles de l'article 98 du cahier des charges ci-dessus rappelé, quelles qu'aient pu être en fait les difficultés d'extraction du rocher rencontré à raison de sa dureté

ou de sa compacité, l'entrepreneur n'était pas recevable à soutenir que le prix moyen des déblais était insuffisant et à en demander la revision, alors surtout qu'il a pu, avant l'adjudication, se rendre compte par l'examen des résidus des sondages, de la consistance des terrains traversés par la tranchée de la Forêt et se renseigner sur les difficultés d'exécution de cette tranchée; qu'il y a donc lieu de réformer l'arrêté attaqué en tant qu'il a accordé au sieur Jeanne Deslandes une indemnité de 69.114f,50 à raison des difficultés d'extraction du rocher de ladite tranchée;

IV. *Sur les conclusions du sieur Jeanne Deslandes tendant à l'allocation d'une indemnité de* 19.224f,27 *pour le dessouchage :*

Considérant qu'aucune disposition du marché ne donnait à l'entrepreneur la propriété des souches des arbres coupés; que le prix n° 1 du bordereau, d'après son libellé même, devait rémunérer l'enlèvement des souches qui devaient être mises à part, par application des dispositions de l'article 56 du cahier des charges, les remblais ne devant contenir aucune souche; qu'il n'est justifié d'aucun ordre de l'administration ayant imposé à l'entrepreneur, en ce qui concerne ce travail, une sujétion plus onéreuse que celle qui lui incombait en vertu de son marché et que, dès lors, il n'a droit de ce chef à aucun supplément de prix;

V. *Sur les conclusions du ministre des travaux publics tendant à faire retrancher du décompte la somme de* 1.187f,22, *montant des indemnités payées aux propriétaires des terrains dans lesquels ont été pratiquées des extractions de matériaux pour les remblais et sur celles du sieur Jeanne Deslandes tendant à l'allocation d'une indemnité de* 420 *francs pour dressement des talus et assainissement des chambres d'emprunt :*

Considérant que, aux termes de l'article 61 du cahier des charges, en cas d'emprunts et moyennant le prix porté au bordereau, les indemnités de toute nature envers les propriétaires ou les tiers devaient rester à la charge de l'entrepreneur; que, en présence de cette disposition formelle du cahier des charges, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné l'État à rembourser à l'entrepreneur les indemnités payées aux propriétaires des terrains occupés et que le sieur Jeanne Deslandes n'est pas fondé à réclamer le prix des travaux exécutés dans les chambres d'emprunt et destinés à diminuer le montant desdites indemnités;

VI. *Sur les conclusions du sieur Jeanne Deslandes tendant à l'allocation d'indemnités nouvelles ou de suppléments d'indem-*

nités à raison de l'augmentation de plus d'un tiers des quantités prévues de diverses natures d'ouvrages :

Considérant que le requérant n'apporte aucune justification de nature à établir que les experts aient inexactement calculé les prix de revient effectif des divers travaux qui pouvaient donner lieu à l'application de l'article 32 des clauses et conditions générales; que le conseil de préfecture a alloué à titre d'indemnité à l'entrepreneur, pour toutes les quantités desdits ouvrages excédant les prévisions du devis, les prix de revient ainsi fixés, déduction faite des prix portés au décompte; qu'il a ainsi tenu compte au sieur Jeanne Deslandes de tout le préjudice qu'il a subi par suite des modifications apportées au projet primitif en ce qui concerne l'importance des diverses natures d'ouvrages et que cet entrepreneur n'est dès lors fondé à réclamer aucune indemnité supplémentaire;

VII. *Sur les intérêts :* ... (du solde alloués à partir du 7 février 1888, c'est-à-dire à partir de l'expiration du délai de trois mois qui a suivi la réception définitive opérée le 7 novembre 1887);

VIII. *Sur les intérêts des intérêts :* — ... (Capitalisés aux dates des 9 janvier 1890, 5 août 1891 et 29 octobre 1892);

IX. *Sur les frais d'expertise :*

Considérant que dans les circonstances de l'affaire il n'y a lieu de modifier la répartition des frais d'expertise faite entre les parties par l'arrêté attaqué... (Indemnité de 140.640 francs réduite à 100.000 francs. Sont supprimées l'indemnité de 69.114f,50 (déblais de roc de la tranchée de la Forêt) et celle de 1.187f,22 (indemnités payées aux propriétaires de terrains occupés). Intérêts capitalisés à partir des 5 août 1891 et 29 octobre 1892. Surplus des conclusions des parties rejeté.)

(N° 249)

[17 novembre 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Jeanne Deslandes.)

Art. 33. Augmentation de la main-d'œuvre résultant de la présence simultanée, sur les chantiers, d'ouvriers de l'entrepreneur et d'ouvriers en régie au compte de l'État; non-lieu à

indemnité : l'entrepreneur pouvait demander la résiliation (II).

Dommages causés à l'entrepreneur. — Ouverture à l'exploitation d'une section du lot à construire, ayant empêché l'entrepreneur de se servir d'une carrière ouverte à proximité des chantiers; demande d'indemnité rejetée : une convention contenant pour l'entrepreneur des conditions plus favorables que les premières a été passée en vue précisément de favoriser l'ouverture de ladite section (I).

Intérêts. Point de départ. Chose jugée. — Lorsque le Conseil d'État a statué sur la demande d'intérêts, la partie n'est pas recevable à demander au conseil de préfecture que le point de départ des mêmes intérêts soit fixé à une date différente (III).

(Suite de la décision du 21 février 1890, *Ann.*, 1892, p. 268.)

. . . . . .

I. Sur les conclusions *du sieur Jeanne Deslandes tendant à l'allocation d'indemnités se montant à* 28.847f,08 *à raison de l'obligation où il s'est trouvé d'abandonner successivement les ballastières de Gacé* (9e *chef*) *et de Guerquesalles* (11e *chef*) *par suite de la mise en exploitation, avant l'achèvement de tous les travaux du lot, d'abord de la section de la ligne comprise entre Gacé et Ticheville, puis de la section de Ticheville à Mesnil-Mauger :*

Considérant, en ce qui concerne le 9e chef, qu'à la suite d'un accord intervenu entre l'administration et l'entrepreneur, à la date du 8 juillet 1880, les dispositions du marché primitif relatives à la fourniture du ballast ont été modifiées; qu'un prix unique comprenant la fourniture et le transport à une distance moyenne a été fixé à forfait pour être appliqué, quelle que fût la provenance des matériaux employés et que l'entrepreneur qui devait, d'après les clauses du marché primitif, prendre tout le ballast dans la carrière de Mesnil-Mauger a été autorisé à ouvrir une carrière à Gacé;

Considérant que le sieur Jeanne Deslandes n'a pu ignorer que le but poursuivi par l'administration et en vue duquel les nouvelles conditions ci-dessus rappelées ont été arrêtées était l'ouverture à l'exploitation dans le plus bref délai possible de la section comprise entre Gacé et Ticheville, qui aurait été terminée la dernière si les dispositions du marché primitif avaient été maintenues;

Considérant, dès lors, que, si l'État a usé du droit qui lui appartenait d'ouvrir ladite section à l'exploitation avant l'achè-

vement des autres sections du lot et si cette circonstance a empêché l'entrepreneur de continuer utilement l'exploitation de la carrière de Gacé pour la fourniture du ballast de la section de Ticheville à Vimoutiers, il n'est pas fondé à soutenir qu'il a été privé ainsi d'un avantage sur lequel l'administration lui avait donné le droit de compter; qu'il suit de là qu'aucune indemnité ne lui est due;

Considérant, en ce qui concerne le 11e chef, qu'un prix nouveau a été fixé pour les produits de la ballastière de Guerquesalles ouverte après l'abandon de la carrière de Gacé et que ce prix nouveau a été accepté par l'entrepreneur à l'époque même où la mise en exploitation de la section de la ligne comprise entre Ticheville et Mesnil-Mauger l'a obligé à abandonner cette nouvelle carrière; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé qu'aucun autre supplément de prix n'était dû au sieur Jeanne Deslandes;

II. 18e *chef. Sur les conclusions du sieur Jeanne-Deslandes tendant à obtenir une indemnité de* 5.103 *francs à raison du renchérissement de la main-d'œuvre résultant de la coexistence sur la section de la ligne de Mesnil-Mauger à Livarot des chantiers de terrassement et de ses propres chantiers :*

Considérant que, en admettant que l'exécution simultanée d'autres travaux exécutés en régie par l'État et de ceux du requérant ait déterminé un renchérissement de la main-d'œuvre, cette circonstance ne saurait justifier une demande d'indemnité; qu'elle aurait seulement permis au sieur Jeanne Deslandes, dans le cas où la hausse des prix aurait atteint la proportion prévue par l'article 33 des clauses et conditions générales, de demander la résiliation de son marché;

III. *Sur les conclusions du sieur Jeanne Deslandes tendant à faire fixer au* 31 *mars* 1883 *le point de départ des intérêts des sommes que l'État a été condamné à lui payer par la décision du Conseil d'État statuant au contentieux en date du* 21 *février* 1890 *:*

Considérant qu'il a été statué sur les intérêts desdites sommes par la décision précitée du Conseil d'État et que le sieur Jeanne Deslandes n'était, par suite, pas recevable à présenter au conseil de préfecture des conclusions relatives à ces intérêts;

IV. *Sur les intérêts des intérêts des mêmes sommes :*

(Application de l'article 1154 du Code civil)... (Les intérêts des sommes restant dues au sieur Jeanne Deslandes aux dates des 6 février 1891 et 20 février 1892 seront capitalisés à partir desdites dates. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 250)

[17 novembre 1893]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Subventions. — Département. — (Département de la Haute-Vienne.)

Subventions promises par un conseil général en vue de concourir à la construction de chemins de fer dans un département, dues par celui-ci, alors même que l'État, usant du droit qui lui appartient, aurait concédé lesdites lignes à une compagnie : le conseil général n'a pas surbordonné le payement de ses subventions à l'exploitation directe par l'État.

Lorsqu'un conseil général a promis de faire face, jusqu'à concurrence de moitié, à la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement d'une ligne, il ne peut pas se refuser à payer cette moitié au delà des évaluations fournies au conseil général par l'ingénieur en chef.

. . . . . .

Considérant que pour soutenir qu'il ne doit pas à l'État les subventions votées en vue de la construction des lignes de Limoges à Eymoutiers, de Limoges au Dorat, de Saillat à Bussières-Galant, d'Eymoutiers à Meymac et de Limoges à Brive par Uzerche, le département de la Haute-Vienne se fonde sur ce que ces offres de concours auraient été souscrites à la condition que les lignes projetées seraient exploitées directement par l'État, condition qui n'est plus remplie, ces lignes ayant été cédées à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans;

Mais considérant que les délibérations en date des 27 avril, 24 août 1876 et 8 juin 1881 par lesquelles le conseil général s'est engagé, au nom du département, à concourir aux dépenses de construction de ces lignes n'ont pas subordonné le payement de ces subventions à la condition de l'exploitation directe par l'État de ce réseau; qu'il suit de là que, si l'État a usé du droit qui lui appartenait de remettre lesdites lignes à une compagnie concessionnaire, le département ne saurait se prévaloir de cette circonstance pour refuser le payement des subventions par lui souscrites ni pour réclamer une indemnité à l'État;

Sur les conclusions subsidiaires du département tendant à faire décider que le montant de la subvention votée pour la ligne de

Limoges à Brive par Uzerche ne peut être fixé à un chiffre supérieur à la moitié de la somme représentant, d'après les évaluations de l'ingénieur en chef qui ont été soumises au conseil général, les dépenses à faire pour l'acquisition des terrains de la ligne :

Considérant que lesdites évaluations n'ont été présentées au conseil général que comme des indications sommaires et approximatives de dépenses dont le montant exact ne pouvait être fixé qu'après les expropriations et que, par sa délibération en date du 8 juin 1881, le conseil général a pris, au nom du département, l'engagement pur et simple de « faire face jusqu'à concurrence de moitié aux dépenses d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne »; que, dès lors, il a été décidé à bon droit par le conseil de préfecture que la somme due de ce chef par le département devait être calculée d'après les dépenses effectives d'achat des terrains (Rejet.)

(N° 251)

[17 novembre 1893]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. — Servitude d'utilité publique. — (Dame veuve Caillaut contre Compagnie de Lyon.)

Dommage causé par l'abatage en mauvaise saison d'arbres forestiers situés dans la zone de protection de la voie ferrée conformément à l'article 10 de la loi du 15 juillet 1845 : indemnité allouée comprenant la moins-value des arbres et le trouble de jouissance.

Vu la requête... pour la dame Caillaut... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 9 août 1889 par lequel le conseil de préfecture de Saône-et-Loire a condamné la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à lui payer une indemnité qu'elle estime insuffisante à raison de l'abatage par la compagnie d'arbres lui appartenant situés le long de la voie ferrée de Chagny à Étang; — *Ce faisant, attendu* que c'est à tort que l'arrêté attaqué n'a pas condamné la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée à payer le prix intégral des arbres abattus dont la propriété devait lui être attri-

buée d'après les conventions intervenues; que tout au moins il devait être tenu compte à la requérante de la dépréciation subie par ces arbres par suite de leur abatage en mauvaise saison et de leur séjour prolongé sur le sol, en attendant les constatations des experts : qu'en second lieu, les frais de coupe ont été irrégulièrement mis à sa charge, alors qu'ils incombaient à la compagnie; qu'enfin celle-ci devait supporter seule les dépens et frais d'expertises qu'elle a rendues nécessaires, auquel il convient d'ajouter le coût des mémoires déposés, de la prestation de serment des experts, de la sommation d'avoir à assister aux opérations de l'expertise, que le conseil de préfecture a omis de comprendre dans les dépens, le tout avec intérêts des sommes allouées à la requérante;

Vu la loi du 9 ventôse an XIII;

Vu la loi du 15 juillet 1845;

Considérant, d'une part, que l'arrêté attaqué, en allouant conformément au rapport du tiers-expert une indemnité de 503f,78 pour la réparation du dommage causé à la dame Caillaut par l'abatage prématuré des arbres dont elle a conservé la propriété, a fait une juste appréciation de ce dommage, et que, en ajoutant à cette allocation une somme de 200 francs pour trouble de jouissance, il a suffisamment tenu compte de toutes les causes de préjudice alléguées par la requérante;

Considérant, d'autre part, que le conseil de préfecture n'ayant pas déduit des sommes allouées à la requérante les frais d'abatage que la dame Caillaut aurait dû supporter pour tirer elle-même parti de ses arbres, elle n'est pas fondée à soutenir que le payement de ces frais ne devait pas être laissé à sa charge;

Sur les frais d'expertise et les dépens :

Considérant que dans les circonstances de la cause il y a lieu de faire masse des dépens et des frais d'expertise, ces derniers liquidés à la somme de 183f,20, et de les partager par moitié entre la dame Caillaut et la compagnie de Paris-Lyon à la Méditerranée... (Frais d'expertise liquidés à 183f,20, et dépens partagés par moitié.)

(N° 252)

[17 novembre 1893]

Voirie (Grande). — Fleuves et rivières navigables et flottables. — Loire et affluents. — Pâturages sur les dépendances du canal

latéral. — Oies. — Contravention. — (Ministre des travaux publics contre sieur Beurrier.)

Les dispositions de l'arrêt du Conseil du 16 juillet 1783 sont applicables au canal latéral à la Loire. — C'est une dépendance de la Loire.

En conséquence, le conseil de préfecture est compétent pour connaître de la contravention résultant du pâturage des oies sur ledit canal, et peut prononcer la condamnation à l'amende et aux frais du procès-verbal.

Les oies doivent être comprises dans les bestiaux dont le pâturage est interdit, — à peine d'amende, par l'arrêt du Conseil du 16 juillet 1783, — sur les dépendances des fleuves et rivières navigables.

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que le sieur Beurrier a laissé paître quatre oies sur les dépendances du canal latéral à la Loire; que ce fait constitue une contravention prévue par l'article 16 de l'arrêt du Conseil du 23 juillet 1783 dont il appartenait au conseil de préfecture de connaître par application de la loi du 29 floréal an X; que, dès lors, c'est à tort qu'il s'est déclaré incompétent pour statuer sur le procès-verbal susvisé et qu'il y a lieu d'annuler son arrêté et de condamner le sieur Beurrier à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal... (Arrêté annulé. Le sieur Beurrier est condamné à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal.)

(N° 253)

[20 novembre 1893]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Viabilité. — Tierce-expertise. — (Sieur de Pruines.)

Chemins vicinaux; subventions spéciales. — Viabilité suffisamment constatée : le chemin a été compris sans réclamation au tableau des chemins en état de viabilité.

Partie du chemin assise sur un sol peu résistant : subvention établie en tenant compte de cette circonstance.

Évaluation des dégradations en tenant compte de la nature et du poids des chargements, de la distance parcourue, du nombre

des colliers, de l'importance de la circulation générale, du droit de se servir du chemin dans des conditions normales.

Tierce-expertise. — La loi du 22 juillet 1889 supprime la tierce-expertise dans les instances relatives aux subventions spéciales (*).

Convocation. — Sous l'empire de la loi du 21 mai 1836, la partie intéressée ne devait pas être mise en demeure d'assister à la tierce-expertise (**).

Tardiveté de la tierce-expertise; rejet : les retards sont imputables à l'expert du requérant et le tiers-expert a pu néanmoins remplir efficacement sa mission.

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que, contrairement à l'article 19 de la loi du 22 juillet 1889, la tierce-expertise n'aurait pas été contradictoire :*

Considérant que le tiers-expert a été nommé le 22 juin 1889; que dès lors, la loi du 22 juillet 1889, qui supprime la tierce-expertise dans les instances relatives aux subventions spéciales, n'était pas applicable à la réclamation du sieur de Pruines et que la tierce-expertise commencée devait être achevée conformément aux dispositions de la loi du 21 mai 1836, lesquelles n'exigent pas que la partie intéressée soit mise en demeure d'assister à cette opération;

Sur le grief tiré de la tardiveté de la tierce-expertise :

Considérant que si, par suite de retards imputables à l'expert du requérant, la tierce-expertise relative aux dégradations extraordinaires qui auraient été causées en 1886 au chemin de grande communication n° 2 n'a eu lieu qu'en 1889, le tiers-expert a pu néanmoins, au moyen de documents établis en temps utile, relever le nombre des colliers, la nature et le poids des chargements, les conditions d'assiette et d'entretien du chemin;

Sur le moyen tiré de ce que le mauvais état du chemin devrait être attribué au vice du sol :

Considérant que le chemin de grande communication n° 2 a été porté sur le tableau des chemins qui, au 1er janvier 1886, étaient entretenus à l'état de viabilité; que ce tableau a été régulièrement publié et affiché dans les communes intéressées sans qu'aucune réclamation ait été présentée par le requérant;

Considérant que, s'il est reconnu que sur une longueur de

(*) Rap. 6 décembre 1890, Ministre de l'agriculture (*Ann.* 1891, p. 688).
(**) Voy. 25 avril 1891, Giraudier-Cootz (*Ann.* 1891, p. 1033).

1.500 mètres, le sol sur lequel est assis le chemin n° 2 est peu résistant, le conseil de préfecture a tenu un compte suffisant de cet élément d'appréciation en réduisant de 100 francs la subvention réclamée au sieur de Pruines;

Sur la quotité de la subvention :

Considérant qu'il est établi par l'instruction que les transports du requérant en 1886 ont causé des dégradations extraordinaires au chemin de grande communication n° 2; qu'il a été tenu compte de la nature et du poids des chargements, de la distance parcourue, du nombre des colliers, de l'importance respective de la circulation générale et de la circulation industrielle et du droit qu'avait le requérant de se servir du chemin dans les conditions ordinaires de sa destination; que le requérant n'établit pas que la subvention de 1.650 francs qui a été mise à sa charge soit exagérée... (Rejet.)

(N° 254)

[24 novembre 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Procédure. — Arrêté préparatoire. — Pourvoi. — (Sieur Renault.)

L'arrêté par lequel le conseil de préfecture ordonne une expertise sur certains chefs et ajourne sa décision, sur tous les autres points, sans préjuger le fond, n'est pas susceptible d'être déféré directement en appel devant le Conseil d'État. — Cet arrêté n'est que préparatoire (*).

Considérant, d'une part, qu'aucune disposition de loi n'obligeait le conseil de préfecture à prescrire une expertise sur la réclamation formée par le sieur Renault contre le décompte de son entreprise; que, d'autre part, si le conseil de préfecture a ordonné qu'il serait procédé à une expertise seulement en ce qui touche certains chefs, il a ajourné sa décision sur tous les points; qu'ainsi il n'a pas préjugé le fond et que tous les droits et moyens que l'entrepreneur aurait à faire valoir demeurent réservés; qu'il suit de là que l'arrêté attaqué a un caractère simplement pré-

(*) 16 juillet 1886, Ministre des travaux publics (*Ann.* 1837, p. 236); Teissier et Chapsal, *Traité*, p. 373 et suivants.

paratoire, et que le requérant n'est pas recevable à le déférer au Conseil d'État... (Rejet.)

(N° 255)

[24 novembre 1893]

Travaux publics départementaux. — Décompte. — Écoles normales primaires. — Subvention de l'État. — Maître de l'ouvrage. — Mise en cause. — (Sieurs Gaudu frères contre département des Côtes-du-Nord et l'État.)

Procédure. — Mise en cause. — Lorsque l'adjudication des écoles normales primaires a été faite au nom du département qui est propriétaire de ces écoles, le conseil de préfecture n'est pas fondé à mettre hors de cause ledit département, dans la procédure relative au décompte de ces ouvrages, par le motif qu'en vertu des conventions spéciales passées entre l'État et le département, la part contributive de celui-ci était fixée à forfait, et que l'État devait payer tous les dépassements. — Ces conventions n'ont pu modifier le caractère du marché, et ne sont pas opposables aux entrepreneurs (I).

Art. 49. — Intérêts alloués à partir de l'expiration du délai de trois mois qui suit la réception définitive, l'entrepreneur ayant fait toute diligence pour que l'architecte puisse en temps utile dresser le décompte général (III).

Cautionnement. — Hypothèque. — Lorsque le cautionnement a été fourni par l'entrepreneur au moyen d'une hypothèque sur ses immeubles, celui-ci n'est pas fondé à demander les intérêts de ce cautionnement à raison du retard apporté au règlement de son décompte. — L'entrepreneur ne cesse pas de conserver la jouissance de ses immeubles et il ne justifie pas de retards abusifs imputables à l'administration dans la main-levée de l'hypothèque (IV).

Enregistrement. — Restitution de droits. — Le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une demande en restitution de droits d'enregistrement formée par l'entrepreneur contre le maître de l'ouvrage, à raison d'une faute qu'il aurait commise dans la rédaction du cahier des charges, en n'indiquant pas que le travail était effectué avec la participation de l'État, ce qui aurait entraîné une diminution des droits d'enregistre-

ment. — Mais décidé que l'entrepreneur qui a traité avec le département ne peut se plaindre de ce que les droits ont été perçus sans tenir compte de la participation de l'État, qui lui était étrangère (II).

I. Sur les conclusions *des sieurs Gaudu tendant à la mise en cause du département des Côtes-du-Nord :*

Considérant que, pour mettre le département hors de cause, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que, dans sa session d'août 1882, le conseil général des Côtes-du-Nord a voté une somme de 340.000 francs pour sa quote part dans la construction des écoles normales d'instituteurs et d'institutrices de Saint-Brieuc, en spécifiant nettement que sa part contributive ne pourrait en aucun cas être augmentée, conditions qui ont été acceptées par le Ministre de l'instruction publique au nom de l'État;

Mais considérant que l'adjudication des travaux dont il s'agit a été faite au nom du département qui est propriétaire des écoles normales d'instituteurs; que si, à la vérité, des conventions spéciales sont intervenues entre le département et l'État pour fixer le montant de la subvention de ce dernier et la portion de la dépense qui incombait au département, elles n'ont pu avoir pour effet de modifier le caractère du marché et ne sauraient, dès lors, être opposées aux sieurs Gaudu; qu'il suit de là que le département avec lequel les entrepreneurs ont traité et pour le compte de qui les bâtiments ont été construits reste tenu de l'exécution du marché; que, dans ces conditions, c'est à tort que le conseil de préfecture l'a mis hors de cause;

II. *En ce qui concerne les droits d'enregistrement : sur la compétence :*

Considérant que, pour rejeter ce chef de la réclamation des sieurs Gaudu, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce qu'il s'agissait de contestations relatives à la perception des droits d'enregistrement dont l'autorité judiciaire pouvait seule connaître;

Mais considérant que les requérants n'ont pas critiqué la régularité de la perception elle-même; qu'ils ont seulement demandé, à raison d'une faute de l'administration dans la rédaction du cahier des charges et du procès-verbal d'adjudication, le remboursement des droits perçus; que la question ainsi soulevée se rattache à l'exécution du marché et qu'il appartenait dès lors au conseil de préfecture d'en connaître;

AU FOND :

Considérant qu'à l'appui de leur demande en remboursement d'une partie des droits perçus, les sieurs Gaudu soutiennent qu'ils n'ont pas été avertis des conditions réelles de l'adjudication et qu'ils n'ont ainsi pu bénéficier des conditions spéciales prévues pour les travaux exécutés pour le compte de l'État;

Mais considérant que, de ce qui précède, il résulte que c'est avec le département des Côtes-du-Nord que les sieurs Gaudu ont passé le marché ayant pour but la construction des écoles normales de Saint-Brieuc; qu'ils ne sont dès lors pas fondés à demander le remboursement de la différence existant entre le montant des droits d'enregistrement calculés à 1 p. 100 et le montant du droit fixe gradué, et qu'il y a lieu de rejeter leurs conclusions sur ce point;

III. *En ce qui concerne le point de départ des intérêts des sommes restant dues sur le montant du décompte :*

Considérant qu'aux termes de l'article 49 du cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866, applicable à l'entreprise en vertu de l'article 52 du cahier des charges, si l'entrepreneur ne peut être entièrement soldé dans les trois mois qui suivent la réception définitive régulièrement constatée, il a droit, à partir de l'expiration de ce délai de trois mois, à des intérêts calculés d'après le taux légal pour la somme qui lui est due; que, à la vérité, l'administration soutient que l'article 36 dudit cahier refuse à l'adjudicataire le droit de prétendre à aucun intérêt pour cause de retard dans les payements provenant de son fait, mais qu'elle ne justifie pas qu'aucune faute puisse de ce chef être imputée aux entrepreneurs; que ceux-ci ont, au contraire, remis en temps utile à l'architecte, qui, d'après l'article 51 du cahier des charges, devait dresser le décompte général dans les deux mois qui suivent la réception provisoire tous les documents et mémoires nécessaires; que, dans ces conditions, la réception définitive des écoles d'instituteurs ayant eu lieu le 23 novembre 1886 et celle des écoles d'institutrices le 30 août 1887, les sieurs Gaudu sont fondés à demander que le point de départ des intérêts fixés par le conseil de préfecture au 10 mars 1890, soit définitivement porté aux 23 février et 30 novembre 1887;

IV. *Sur les conclusions des sieurs Gaudu tendant à l'allocation des intérêts du cautionnement à partir du 1er juillet 1887 et d'une somme de 100 francs par jour à titre de dommages-intérêts à dater du 2 juillet 1890 jusqu'au jour où a été levée l'hypothèque prise sur les immeubles :*

Considérant que les sieurs Gaudu n'ont pas fourni de cautionnement en argent; qu'ils ont simplement constitué une hypothèque sur leurs immeubles dont ils n'ont pas cessé de conserver la jouissance et que, dans ces conditions, ils ne sont pas fondés à demander l'allocation des intérêts;

Considérant, d'autre part, qu'il ne pourrait leur être alloué des dommages-intérêts qu'autant qu'ils justifieraient de retards abusifs imputables à l'administration dans la mainlevée de l'hypothèque et qu'ils n'apportent aucune preuve à l'appui de leurs allégations; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de leur réclamation;

V. *Sur les intérêts des intérêts :*

Considérant que les entrepreneurs ont demandé les intérêts des intérêts devant le conseil de préfecture les 10 mars 1890 et 11 mars 1891 et devant le Conseil d'État le 21 novembre 1892; qu'à chacune de ces dates il leur était dû plus d'une année d'intérêts et que, dès lors, il y a lieu, par application de l'article 1154 du Code civil, de faire droit auxdites demandes... (Arrêté annulé dans celles de ces dispositions par lesquelles il a mis le département des Côtes-du-Nord hors de cause et fixé le point de départ des intérêts au 10 mars 1890. En outre des condamnations prononcées par le conseil de préfecture, le département et l'État payeront aux sieurs Gaudu les intérêts des sommes restant dues par eux sur le montant des travaux à partir du 23 février 1887 pour l'école des instituteurs, et du 30 novembre 1887 pour l'école des institutrices. La somme due aux sieurs Gaudu à titre d'intérets aux 10 mars 1890, 11 mars 1891 et 21 novembre 1892, sera capitalisée pour produire elle-même intérêts à partir desdites dates. Surplus des conclusions des sieurs Gaudu rejeté. Les frais exposés par les sieurs Gaudu seront supportés par le département et l'État.)

(N° 256)

[24 novembre 1893]

Travaux publics. — Subventions et offres de concours sous conditions non remplies. — (Ministre des travaux publics contre commune de Caudebec-les-Elbeuf.)

Décidé que la subvention promise par une commune en vue

de l'établissement d'un pont supérieur projeté pour traverser le chemin de fer, n'était pas due, par le motif que ledit pont ayant été construit à 50 mètres de distance de l'endroit fixé — et sur le territoire d'une autre commune, la commune n'avait retiré aucun des avantages sur lesquels elle avait compté en souscrivant son engagement (*).

. . . . . .

CONSIDÉRANT que le conseil municipal de la commune de Caudebec-les-Elbeuf a promis, par délibération du 24 décembre 1879, une subvention de 15.000 francs pour l'exécution des travaux prévus au projet présenté par la compagnie d'Orléans à Rouen en vue d'opérer le raccordement des deux tronçons de la rue du Bout-du-Gard, coupée par la voie ferrée; que le pont établi par l'État a été exécuté sur le territoire d'une commune voisine et dans des conditions différentes de celles stipulées; que, dans ces circonstances, la commune de Caudebec-les-Elbeuf est fondée à soutenir que l'ouvrage construit ne lui procure pas les avantages qu'elle avait eus en vue en souscrivant et qu'elle se trouve déliée de tout engagement envers l'État; que, par suite, le recours formé par le Ministre des travaux publics contre l'arrêté attaqué doit être rejeté... (Rejet avec dépens.)

(N° 257)

[24 novembre 1893]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Construction d'un ponceau. — (Ville de Tlemcem contre sieur Barat.)

Compétence. — Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître du dommage causé par un arrêté de police municipale ordonnant la fermeture, sous la menace d'une épidémie cholérique, d'une rue, en vue d'éviter dans la commune la formation d'un foyer d'infection.

Le conseil de préfecture n'excède pas ses pouvoirs, en ordon-

---

(*) Rap. 28 janvier 1848, Didier (*Ann.* 1848, p. 150); — 20 février 1874, Ministre des travaux publics (*Ann.* 1875, p. 981); — 12 novembre 1880, Harmel (*Ann.* 1882, p. 421); — 16 mai 1884, héritiers Rogerie (*Ann.* 1885, p. 15 et le renvoi).

nant à une commune l'exécution de travaux publics pour faire cesser un dommage, avec clause pénale en cas d'inexécution (*).

Construction d'un ponceau sur un chemin communal, contrairement aux règles de l'art et ayant eu pour conséquence de refouler les eaux pluviales sur le terrain du requérant : responsabilité de la commune engagée. Indemnité allouée.

Accumulation à 50 mètres de la propriété du requérant des détritus contenus dans les eaux de lavage de l'abattoir. Indemnité allouée.

Lorsqu'un dommage est susceptible d'être apprécié chaque année et d'être supprimé dans l'avenir, il n'y a pas lieu d'allouer une indemnité pour préjudice définitif, mais seulement une indemnité pour les dommages antérieurs, tous droits réservés pour l'avenir (**).

. . . . . .

EN CE QUI CONCERNE *la fermeture de la rue Benna :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les mesures prescrites par le maire de Tlemcem, qui ont eu pour conséquence d'interdire aux voitures l'accès de la rue Benna, ont été prises par ce fonctionnaire sous la menace d'une épidémie de choléra en vue d'éviter dans la ville la formation d'un foyer d'infection; qu'elles constituent par suite un acte de police et que c'est à tort que le conseil de préfecture s'est reconnu compétent pour statuer sur la demande du requérant tendant à l'allocation d'une indemnité pour la réparation du préjudice qui est résulté pour lui de l'exécution de ces mesures;

En ce qui concerne les dommages causés à un immeuble appartenant au requérant, par la construction défectueuse d'un ponceau sur le chemin d'Ahgadir :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'établissement de ce ponceau, contrairement aux règles de l'art, a eu pour conséquence de refouler les eaux pluviales sur la propriété Barat; que ce chemin appartenant à la ville de Tlemcem, la responsabilité de cette commune vis-à-vis du requérant se trouve engagée par le défaut de surveillance qui lui est imputable et que, dans ces circonstances, elle ne saurait soutenir, pour échapper à toute condamnation, que l'envahissement des eaux dont se plaint le sieur Barat a constitué un fait de force majeure;

(*) Voy. 21 novembre 1879, chemin de fer de Vitré à Fougères (*Ann.* 1881, p. 212).

(**) Voy. 9 août 1893, Ministre des travaux publics, *suprà*, p. 434.

Considérant que la ville ne justifie pas que l'arrêté attaqué, en accordant de ce chef au requérant une indemnité de 350 francs, ait fait une inexacte appréciation du préjudice qu'il a souffert;

En ce qui concerne le dommage causé à une maison appartenant au sieur Barat par l'accumulation, dans le voisinage, des détritus de l'abattoir :

Considérant qu'il résulte de l'avis unanime des experts que l'accumulation, à 50 mètres environ de la propriété du sieur Barat, des détritus contenus dans les eaux de lavage de l'abattoir a eu pour conséquence de causer au requérant un préjudice et qu'il en sera fait une juste appréciation en condamnant la ville à lui payer pour les dommages qu'il a soufferts jusqu'au jour de la demande une indemnité de 600 francs;

Considérant que ces dommages peuvent disparaître dans l'avenir par suite de l'exécution, par la ville de Tlemcem, de certains travaux, et que l'état de l'instruction ne permettant pas d'évaluer le préjudice qui résulterait, pour le requérant, du maintien de l'état de choses existant, il y a seulement lieu de réserver ses droits à réclamer de nouvelles indemnités pour les dommages qui lui seraient causés ultérieurement;

En ce qui concerne les travaux ordonnés par l'arrêté attaqué :

Considérant qu'il n'appartient pas au conseil de préfecture d'ordonner l'exécution, par la ville de Tlemcem, de travaux publics; que le sieur Barat n'est pas fondé à soutenir que la condamnation à 10 francs par jour de retard prononcée par l'arrêté attaqué contre la ville, au cas où elle différerait l'exécution des travaux prescrits, constitue la réparation du préjudice qui résulterait pour lui de la non-exécution de ces travaux; qu'il n'existe en effet aucune corrélation entre cette condamnation e le dommage qu'éprouverait, dans ce cas, la propriété du requérant; qu'ainsi cette disposition de l'arrêté attaqué constitue une véritable clause pénale et doit être annulée... (La ville de Tlemcem payera au sieur Barat une indemnité de 950 francs pour les dommages qui lui ont été causés par l'établissement défectueux d'un ponceau sur le chemin d'Ahgadir et l'accumulation des détritus provenant des eaux de lavage de l'abattoir, avec intérêts à partir du 28 décembre 1886 capitalisés au 19 janvier 1891. Il sera fait masse des dépens et des frais d'expertise qui seront supportés pour un quart par la ville de Tlemcem et pour les trois quarts par le sieur Barat.)

(N° 258)

[24 novembre 1893]

Voirie (Grande). — Domaine maritime. — Extraction de galets sur le rivage. Contravention. — Conseil de préfecture. — Compétence. — (Ministre des travaux publics contre sieur Holl.)

Le fait d'extraire des galets sur un point de la plage où cette extraction était interdite par un arrêté préfectoral rendu en exécution de l'ordonnance de 1681, constitue une contravention de grande voirie rentrant dans la compétence des conseils de préfecture. — En conséquence, le délinquant est condamné à l'amende et aux frais du procès-verbal (*).

. . . . . .

Considérant qu'aux termes de l'article 2, titre VII, livre IV de l'ordonnance de 1681, il est défendu de faire sur le rivage de la mer aucun ouvrage qui puisse porter atteinte à la navigation, à peine d'amende arbitraire, et que toute infraction à cette disposition constitue une contravention de grande voirie;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Holl, en extrayant des galets sur le rivage de la mer en un point de la mer où, en raison de la configuration des lieux, deux arrêtés du préfet du département de la Somme, en date des 21 juin 1882 et 17 mars 1892, avaient absolument interdit toute extraction de ce genre, a contrevenu aux dispositions de l'article précité de l'ordonnance de 1681 et qu'ainsi c'est à tort que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture n'a vu, dans le fait reproché au sieur Holl, qu'une contravention de simple police sur laquelle il ne lui appartenait pas de statuer; qu'il suit de là qu'il y a lieu de faire droit au recours du Ministre des travaux publics, tendant à ce que le sieur Holl soit condamné à une amende et aux frais, et qu'il sera fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire en fixant l'amende encourue à la somme de 100 fr... (Arrêté annulé. Le sieur Holl est condamné à une amende de 100 francs et aux frais du procès-verbal. Surplus des conclusions rejeté.)

(*) Voy. 13 novembre 1885, Vidal (*Ann.* 1886, p. 308); 25 novembre 1887, Marchesseau (*Ann.* 1888, p. 560); 26 juin 1891, Ministre des travaux publics (*Ann.* 1892, p. 1184).

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile.)

(N° 259)

[3 janvier 1894]

Rivage maritime. — Compétence. — Question préjudicielle. — Sursis. — Dessaisissement. — (Veuve Tuband.)

Lorsque deux particuliers sont en instance à propos d'atteintes portées à une jouissance sur des terrains présumés domaniaux et qu'il apparaît que des questions préjudicielles de la compétence de l'autorité administrative vont être soulevées au cours du litige, le tribunal saisi doit, en semblable hypothèse, surseoir à statuer et renvoyer devant les tribunaux compétents le jugement préalable de ces questions, mais il ne peut, à peine de nullité du jugement, se dessaisir par une déclaration d'incompétence.

La Cour,

. . . . . .

Attendu que la dame Tuband, propriétaire de terrains situés le long du rivage maritime, prétendant tenir des règlements généraux des droits sur la zone séparant ces terrains de la mer, a cité Lavergne devant le tribunal civil de la Nouvelle-Calédonie en répression des atteintes qu'il aurait portées à ses droits ;

Attendu qu'en admettant que les titres produits par les parties ayant le caractère d'actes administratifs, il pût se présenter dans la cause des questions préjudicielles de la compétence de l'autorité administrative et que le tribunal saisi dût, par suite, surseoir à statuer et renvoyer devant les tribunaux compétents le jugement préalable de ces questions, il ne devait pas se dessaisir d'une manière absolue et définitive d'une contestation existant entre deux particuliers et portant entre eux sur le règlement

d'intérêts privés ; que, dans ces circonstances, en se déclarant incompétent pour en connaître, au lieu de se borner à prononcer un sursis, le jugement attaqué a fait une fausse application de l'article de loi susvisé ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit nécessaire d'examiner le second moyen, casse, etc.

(N° 260)

[31 janvier 1894]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avarie. — Clause de non-garantie. — Stipulation de l'expéditeur. — Opposabilité au destinataire. — (Sieur Vacherat fils.)

Lorsque l'expéditeur par chemin de fer a requis l'application d'un tarif contenant, au profit du transporteur, une stipulation de non-garantie pour les déchets et avaries de route, cette clause, aussi bien que toutes les autres parties du contrat, est opposable au destinataire.

La Cour,

. . . . . .

Attendu, en fait, que Chevrel, Guétaud et compagnie ont remis à la compagnie d'Orléans cinquante sacs de phosphate de chaux pour être expédiés, de Paris, au sieur Rondeleux, à Saint-Pierre-le-Moutier, et qu'ils les ont fait ensuite réexpédier au sieur Vacherat, à Bourbon-l'Archambault ; que les expéditeurs avaient demandé l'application des tarifs D. 17 Orléans, et P. V. 22 P.-L.-M., dans lesquels il est stipulé que le transporteur ne répond pas des déchets et avaries de route ; qu'alléguant le mauvais état de la marchandise, le sieur Vacherat n'en a pris livraison que sous réserve ; qu'il a assigné la compagnie d'Orléans en 250 francs de dommages-intérêts ; que la compagnie a excipé de la clause de non-garantie et que le jugement attaqué a rejeté cette exception comme n'étant opposable qu'à l'expéditeur ;

Attendu, en droit, que l'expéditeur stipule pour le destinataire, comme condition du contrat en même temps que pour lui-même, qu'en prenant livraison de la marchandise, Vacherat a accepté le contrat de transport tel qu'il avait été conclu entre Chevrel, Guétaud et compagnie et la compagnie d'Orléans ; que, s'il peut

en invoquer toutes les clauses à son profit, elles lui sont, par contre, toutes opposables, notamment celle de non-garantie ; que la réserve qu'il a faite lors de la livraison de la marchandise ne peut s'entendre que de celle d'exercer ses droits tels qu'ils résultaient du contrat par lui accepté ;

Attendu qu'en décidant le contraire, le tribunal de Moulins a violé les textes ci-dessus visés ;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 261)

[5 février 1894]

I. Chemins de fer. — Action en détaxe. — Soudure. — Tarif spécial. — Réquisition par l'expéditeur. — II. Dommages-intérêts. — Action en justice. — Mauvaise foi. — (Consorts Charbero.)

I. La soudure à Juvisy, pour les expéditions en provenance des gares d'Ivry et de la Villette, du tarif spécial E n° 42 de la compagnie d'Orléans commun aux compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi, avec les tarifs particuliers de l'Orléans et de l'Est, doit être requise par les expéditeurs. — II. La résistance judiciaire opposée à une demande en justice constitue l'exercice d'un droit, et ne saurait être admise comme une cause légale de dommages-intérêts qu'autant qu'elle serait un acte de malice, de mauvaise foi ou tout au moins un acte d'erreur équipollente au dol.

La Cour,

. . . . . .

Sur la deuxième branche du premier moyen :

Vu : 1° le tarif spécial D, n° 33, chapitre 6, dernier alinéa, de la compagnie d'Orléans ; 2° le tarif spécial P. V., n° 28, paragraphe 8, 2°, de la compagnie de l'Est ; 3° le tarif spécial E, n° 42 de la compagnie d'Orléans commun avec les compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi ;

Attendu qu'aux termes de la clause finale du chapitre 6 du tarif spécial D, n° 33, de la compagnie d'Orléans, l'indication des tarifs à appliquer et des points entre lesquels ils doivent être appliqués est obligatoire pour l'expéditeur, en cas de soudure,

lorsque, comme dans l'espèce, la gare destinataire n'est pas située sur le réseau d'Orléans; que cette clause, qui vise formellement les tarifs spéciaux, régit, par là même, le tarif commun E, n° 42, qui n'est que la combinaison de plusieurs de ces tarifs, et qui lui-même est textuellement qualifié tarif spécial; que ledit tarif porte, il est vrai, qu'il sera appliqué d'office, mais que, dans l'espèce, il ne pouvait l'être que par voie de soudure; que, dès lors, les prescriptions formulées pour ce cas devaient être remplies;

Attendu, d'autre part que, d'après le paragraphe 8, 2°, du tarif spécial P. V, n° 28, de la compagnie de l'Est, l'expéditeur doit indiquer sur sa déclaration l'itinéraire choisi par lui et les tarifs dont il demande l'application en deçà et au delà de la gare de transit, faute de quoi la compagnie détermine elle-même l'itinéraire et taxe l'expédition aux frais et conditions des tarifs généraux; qu'il y avait dans la cause d'autant plus lieu d'appliquer cette disposition que le tarif E, n° 42, n'est pas commun à la compagnie de l'Est et aux compagnies d'Orléans et du Midi;

Attendu, dès lors, qu'en décidant que l'expéditeur n'avait pas à réclamer la soudure, à Juvisy, du tarif commun E, n° 42, aux tarifs particuliers de l'Orléans et de l'Est, et en accordant aux consorts Chabero les détaxes réclamées par eux pour les expéditions n°s 4, 5, 6, 7 et 16, le jugement attaqué a faussement appliqué ledit tarif et violé les autres dispositions visées par le premier moyen;

Sur le deuxième moyen:

Vu l'article 1382 du Code civil;

Attendu que la défense en justice est un droit dont l'exercice ne dégénère en faute pouvant donner ouverture à des dommages-intérêts que s'il constitue un acte de malice ou de mauvaise foi ou au moins une erreur grossière équipollente au dol; que, dès lors, en condamnant la compagnie des chemins de fer du Midi à 15 francs de dommages et intérêts envers les consorts Charbero par ce seul motif que, par sa résistance, elle les a obligés à exposer des frais non répétables, le jugement attaqué a violé l'article de loi ci-dessus visé;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur la première branche du premier moyen,

Casse, en ce qu'il a détaxé les expéditions 4, 5, 6, 7 et 16, et condamné la compagnie demanderesse à payer aux consorts Charbero 15 francs de dommages-intérêts pour frais non répétables, etc.

(N° 262)

[14 février 1894]

Expropriation pour utilité publique. — Association syndicale. — Jury. — Liste. — Renouvellement. — Opérations commencées. — (Dame Clément.)

En matière de travaux entrepris par une association syndicale, comme au cas où il s'agit de tous autres travaux publics, les jurés chargés de la fixation de l'indemnité d'expropriation ne peuvent être utilement désignés qu'autant que la liste annuelle sur laquelle ils figurent n'a pas été renouvelée.

Si cette liste a été renouvelée après leur désignation, mais avant que le jury se soit réuni, la désignation doit être considérée comme non avenue, et les opérations qui sont faites par les jurés ainsi désignés, sont entachées de nullité.

La Cour,

. . . . . .

Et statuant sur le premier moyen du pourvoi,

Vu les articles 16, loi du 21 mai 1836 ; 29, loi du 3 mai 1841 ; 7, loi du 22 décembre 1888 ;

Attendu qu'aux termes de la loi du 22 décembre 1888, lorsque l'exécution de travaux entrepris par une association syndicale autorisée exige l'expropriation de terrains, il est procédé au règlement de l'indemnité conformément aux articles 16 de la loi du 21 mai 1836 et 29 de la loi du 3 mai 1841 ; que le jury chargé de ce règlement doit donc être composé de jurés choisis sur la liste dressée par le Conseil général, suivant les prescriptions dudit article 29 ;

Attendu que, conformément à ces prescriptions, cette liste est soumise à un renouvellement annuel ; et que ce renouvellement, une fois opéré, a pour effet de mettre fin aux pouvoirs des jurés portés sur la liste de l'année précédente ; que l'article 45 de cette même loi permet seulement au jury choisi sur une liste de l'année précédente de terminer les opérations commencées avant le jour où elle a été renouvelée ;

Attendu, en fait, que la liste générale pour le département des Hautes-Alpes avait été arrêtée par le Conseil général pour l'année 1893-1894, le 25 août 1893, que le jury spécial qui s'est réuni

le 1er septembre suivant, jour où il a commencé et terminé ses opérations relatives aux indemnités des parcelles de terrains expropriées pour le déplacement du canal de la Plaine sous le Roc et le prolongement dudit canal, se composait de jurés choisis par le tribunal d'Embrun, le 16 juin 1893, sur la liste dressée par le Conseil général pour l'année 1892-1893 ; qu'il était dès lors, depuis le 25 août, sans qualité ni pouvoir pour procéder aux opérations qu'il a accomplies ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyen du pourvoi, casse.

(N° 263)

[14 février 1894]

Expropriation pour utilité publique. — Acquisition intégrale. — Offre. — Délai. — Nullité. — (Sieur Benedetti.)

Dans le cas où, en réponse aux offres de l'administration sur une fraction d'immeuble, l'exproprié requiert l'acquisition intégrale de l'immeuble, des offres nouvelles doivent lui être notifiées, et l'expropriation doit lui laisser un délai de quinzaine pour délibérer sur l'acceptation de ces nouvelles offres.

La décision du jury doit être annulée en cas d'absence ou de tardiveté des offres nouvelles.

La Cour,

. . . . . .

Sur le premier moyen du pourvoi,

Vu les articles 23, 24 et 37 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que l'obligation imposée à l'expropriant par l'article 23 de notifier à l'exproprié les sommes qu'il lui offre pour indemnité et de lui laisser pour délibérer, l'intégralité du délai de quinze jours fixé par l'article 24, n'existe pas seulement pour les offres originaires, mais aussi pour toutes les offres nouvelles portant sur un objet nouveau, qui peuvent devenir nécessaires au cours de l'instance en expropriation ; qu'il en est ainsi, notamment, au cas où l'exproprié invoque l'article 50 de la loi précitée en requérant l'expropriation totale d'un ou plusieurs immeubles dont l'expropriation partielle était jusqu'alors poursuivie; qu'une offre supplémentaire, notifiée quinze jours au moins avant la comparution devant le jury, est alors indispensable ;

Attendu qu'il résulte du procès-verbal que Benedetti, en réponse aux offres de l'administration, a réclamé conformément à l'article 50 de la loi du 3 mai 1841, l'expropriation totale des deux parcelles de terrain qui n'étaient que partiellement comprises au jugement d'expropriation ; que le représentant de l'État n'a fait d'offres à Benedetti, pour les excédents dont l'acquisition était requise, que lors de la réunion du jury et après que l'exproprié venait de protester, par des conclusions dont il lui a été donné acte, contre l'absence de toute offre supplémentaire relative à ces excédents, et contre la tardiveté de celles qui pourraient lui être faites à l'audience et qu'il refusait par avance ; qu'il importe donc peu que Benedetti ait comparu devant le jury et ait formulé une demande d'indemnité, puisqu'avant tout débat il avait pris soin de faire les réserves utiles à la conservation de ses droits ;

D'où il suit que le jury a statué, dans la cause, d'après un tableau d'offres et de demandes non conformes, en cette partie, aux prescriptions de l'article 37 susvisé, dont la violation donne, suivant l'article 42, ouverture à cassation ;

Par ces motifs, sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi ; casse, etc.

(N° 264)

[21 février 1894]

Servitude. — Irrigation. — Dommages. —
(Sieur de Boussuges.)

Le propriétaire d'un fonds inférieur est tenu de recevoir les eaux qui s'écoulent d'un fonds supérieur, où elles ont été amenées par la submersion d'une vigne, et il ne lui est dû l'indemnité qu'au cas d'un préjudice réel (rejet de ce chef).

Celui à qui est dû une servitude doit faire les travaux nécessaires pour en user sans nuire au propriétaire du fonds servant, à moins de convention contraire, et il est responsable vis-à-vis de ce dernier du dommage causé par une exécution incomplète ou défectueuse de ces travaux. C'est en conséquence au propriétaire qui use du droit de faire passer ou écouler sur les fonds intermédiaires les eaux amenées pour la submersion d'une

vigne, à assurer leur écoulement de manière à ne pas nuire aux fonds assujettis. (*Loi du 29 avril 1845, art. 698, C. civ.*).

La Cour,

. . . . . .

Sur le premier moyen tiré de la violation des articles 640 et 1382 du Code civil;

Attendu, en droit, que la loi du 29 avril 1845 assujettit le propriétaire d'un fonds inférieur à recevoir les eaux qui s'écoulent d'un fonds supérieur, où elles ont été amenées pour l'irrigation, sauf l'indemnité qui pourra lui être due; qu'il résulte de cette disposition que les juges auront à apprécier si l'exercice de cette servitude est de nature à nuire au propriétaire du fonds inférieur, et que l'indemnité ne sera due que s'il est constaté un préjudice réel.

Attendu, en fait, que l'arrêt attaqué, après avoir reconnu que la submersion de la vigne de la Croix, appartenant à de Ricard, amène certaines filtrations dans le fonds de de Boussuges, dit « qu'il résulte péremptoirement des constatations de l'expert qu'elles ne sont pas de nature à nuire sensiblement à de Boussuges, parce qu'elles se concentrent presque toutes dans le fossé d'assainissement pratiqué au bas du talus du chemin »; que, dans ces conditions de fait souverainement appréciées, la cour d'appel a pu, sans violer les textes de loi invoqués par le pourvoi, déclarer de Boussuges mal fondé dans la demande de dommages-intérêts formée par lui de ce chef;

Rejette ce moyen:

Mais, sur le second moyen:

Vu l'article 698 du Code civil;

Attendu, en droit, qu'aux termes de cet article, tous les ouvrages nécessaires pour user d'une servitude sont aux frais de celui à qui elle est due, à moins que le titre d'établissement de la servitude ne dise le contraire; qu'il suit de là qu'il est responsable de leur exécution incomplète ou défectueuse; que cette disposition s'applique notamment au cas où un propriétaire a usé du droit qui lui est accordé par la loi du 29 avril 1845 de faire passer ou écouler sur les fonds intermédiaires les eaux amenées pour l'irrigation de son fonds;

Attendu, en fait, qu'un jugement du 6 décembre 1881, visé par l'arrêt attaqué, a autorisé de Ricard à emprunter un fossé appartenant à de Boussuges pour écouler les eaux utilisées pour la submersion de sa vigne de la Grande-Condamine, en réservant

expressément les droits de de Boussuges pour le cas où, nonobstant les travaux prescrits, un dommage lui serait causé provenant de ces eaux ;

Attendu que l'arrêt attaqué constate que la stagnation des eaux dans le fossé de de Boussuges et l'humidité qui peut en résulter pour son vignoble sont dues à la section irrégulière d'un autre fossé dans lesquels ces eaux se déversent au sortir de la propriété de de Boussuges et aux herbages qui l'envahissent, ainsi qu'à des barrages établis sur le fossé par divers propriétaires riverains ;

Attendu que l'obligation de faire les travaux nécessaires pour assurer l'écoulement des eaux incombait à de Ricard, d'après le droit commun à défaut d'une stipulation contraire ; d'où il suit qu'en se fondant uniquement, pour débouter de Boussuges de sa demande en dommages-intérêts de ce chef sur le silence du jugement du 6 décembre 1881 qui n'avait pas imposé à de Ricard l'obligation d'entretenir ce fossé, l'arrêt attaqué a violé les dispositions de l'article de loi susvisé ;

Par ces motifs, casse, mais seulement en ce qu'il a débouté de Boussuges de sa demande en dommages-intérêts pour le préjudice causé par les eaux provenant de la vigne de la Grande-Condamine, etc.

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE

(N° 265)

[3 octobre 1894]

Frais de tournées des contrôleurs des mines. — Modifications à la circulaire du 9 décembre 1892.

Monsieur le préfet, aux termes de la circulaire du 9 décembre 1892 (article G, section II), les frais de tournées des contrôleurs des mines attachés au service ordinaire sont payés à la fin de chaque trimestre.

Mon attention a été appelée sur l'intérêt qu'il y aurait, pour ces agents, à ne pas avoir à faire l'avance de sommes parfois assez élevées; il m'a donc paru convenable d'appliquer aux contrôleurs les dispositions de la circulaire du 10 mars 1884 (article G) spécifiant que les frais de déplacements des conducteurs et commis des ponts et chaussées seront réglés *mensuellement*.

J'ai décidé, en conséquence, qu'à dater du 1er octobre 1894 les frais de tournées occasionnés aux contrôleurs du service ordinaire des mines seront payés *à la fin de chaque mois*.

Il y aura lieu, dès lors, d'apporter les modifications suivantes aux formules (n° 4) dont le modèle est annexé à la circulaire du 9 décembre 1892 :

1° En marge : mention du *mois* au lieu du *trimestre;*

2° Indication de la date de la présente circulaire à la suite de celle précitée du 9 décembre 1892.

Pour éviter des complications d'écritures, j'ai décidé, en outre, que les prescriptions de la circulaire du 27 avril 1893 continueront d'être appliquées. Par suite, MM. les ingénieurs en

chef devront m'adresser seulement *à la fin de chaque trimestre*, en même temps qu'un double des états des ingénieurs, un état *récapitulatif* des frais de tournées alloués aux contrôleurs de leur service.

J'adresse à MM. les ingénieurs des mines une ampliation de a présente circulaire.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Louis Barthou.

CIRCULAIRE MENSUELLE

(N° 266)

Septembre 1894.

I. — INGÉNIEURS

1° DÉCORATION.

Décret du 1er septembre 1894. — **M. Dou**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'honneur.

2° NOMINATIONS.

Décret du 21 août 1894. — Sont nommés Élèves-Ingénieurs de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1894, les Élèves de l'École Polytechnique dont les noms suivent :

MM. Parant (Henri).
Le Gavrian (Paul).
Lœwy (André).
Alexandre (Paul).
Mayer (Eugène).

MM. **Claudet** (Juste).
Richard (Henri).
de Mollins (Alphonse).
Reynès (André).
Doniol (Albert).

[illegible]im (René).
[illegible]ul).
[illegible]lix).
[illegible]).
[illegible]).
[illegible]ul).
[illegible]Henri).
[illegible]e (Alexandre).

MM. **Métivet** (Émile).
Houpeurt (Henri).
Imbs (Édouard).
Guillot (Paul).
Gilles dit Cardin (Charles).
Coblentz (Georges).
Théron (Georges).

3° CONGÉ.

Arrêté du 3 septembre 1894. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Buffet**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Nancy, au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thoux**.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 17 août 1894. — M. **Mauris** (Léon), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef adjoint du service de la voie, à la résidence de Paris.

Arrêté du 20 août. — M. **Renault** (Gustave), Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Société générale des chemins de fer économiques, est autorisé à entrer au service de la Compagnie du chemin de fer de Bône à Guelma, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction.

M. **Renault** continue d'être placé dans la situation de congé renouvelable.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Humel** (Claude), Sous-Ingénieur	14 sept. 1894
M. **Mercelat** (Louis), Sous-Ingénieur. . . .	1er nov. 1894

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Vernis**, Inspecteur Général de 2e classe, en retraite.	5 août 1894
M. **Gérard** (François), Ingénieur en Chef de 1re classe	27 août 1894

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 9 août 1894. — M. **Cadart** (Gaston), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Rouen, au service de la 4e section de la navigation de la Seine, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Drouet**, appelé à un autre service, savoir :

1° Service ordinaire du département des Basses-Pyrénées;

2° Études du chemin de fer d'Oloron à Bedous;

3° Service des chemins de fer des Pyrénées centrales — Études dans la direction de la vallée d'Aspe;

4° Études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour — 4e section.

M. **Cadart** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 17 août. — M. **Maurice** (Philibert), Conducteur principal, chargé des fonctions d'Ingénieur ordinaire à la résidence de Lure, est chargé, à la résidence de Louviers, de l'arrondissement du Nord-Est du service ordinaire du département de l'Eure et du 3e arrondissement (Ligne de Saint-Pierre-Louviers aux Andelys) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Cordier**, en remplacement de M. **Caldaguès**, appelé à un autre service.

M. **Maurice** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Hamon** (Armand), Conducteur de 2e classe, détaché dans les fonctions de Chef du service des Travaux publics des îles Saint-Pierre et Miquelon et remis, par l'Administration des Colonies, à la disposition du Ministère des Travaux publics, est chargé, à la résidence de Lure, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Maurice**, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Haute-Saône — arrondissement du Nord;

2° Service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône — 2° arrondissement;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Bouvaist** — arrondissement unique — Ligne de Lure à Loulans-les-Forges.

M. **Hamon** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 17 août. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Marmande à Angoulême, comprise entre Ribérac et Angoulême est rattaché, savoir :

I. Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments, au 4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Limoges ;

II. Pour le Contrôle de l'exploitation et de la traction, au 5e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines, à Bordeaux ;

III. Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale, à la 2e circonscription d'Inspecteur particulier, à Paris.

IV. Pour la surveillance administrative, au Commissariat d'Angoulême.

Arrêté du 18 août. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Tours à Sargé, comprise entre Vouvray et Châteaurenault est rattaché, savoir :

I. Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments, au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Tours ;

II. Pour le Contrôle de l'exploitation et de la traction, au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Tours ;

III. Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale, à la 1re circonscription d'Inspecteur particulier ;

IV. Pour la surveillance administrative, au Commissariat de Tours (État).

Arrêté du 20 août. — Le Contrôle des voies ferrées des quais du port de Dunkerque est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général, Directeur du Contrôle du chemin de fer du Nord :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Dunkerque, du service maritime du département du Nord.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale du réseau du Nord.

L'Inspecteur particulier de la 2e circonscription de l'exploitation commerciale du réseau du Nord.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chargé du 3e arrondissement du service maritime du département du Nord.

Un Conducteur des Ponts et Chaussées désigné par l'Ingénieur en Chef du Contrôle.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à Dunkerque.

Police.

Les Officiers et Maîtres de port de Dunkerque.

Arrêté du 20 *août.* — Le Contrôle des voies ferrées des quais du port de Gravelines est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général, Directeur du Contrôle du chemin de fer du Nord :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Dunkerque, du service maritime du département du Nord.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale du réseau du Nord.

L'Inspecteur particulier de la 2e circonscription de l'exploitation commerciale du réseau du Nord.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chargé du 3e arrondissement du service maritime du département du Nord.

Un Conducteur des Ponts et Chaussées désigné par l'Ingénieur en Chef du Contrôle.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à Calais.

Police.

Le Maître de port de Gravelines.

Arrêté du 20 août. — Le Contrôle des voies ferrées des quais du port de Boulogne-sur-Mer est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général, Directeur du Contrôle du chemin de fer du Nord.

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Boulogne, du service maritime du département du Pas-de-Calais.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale du réseau du Nord.

L'Inspecteur particulier de la 2e circonscription de l'exploitation commerciale du réseau du Nord.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chargé du service de l'arrondissement maritime de Boulogne.

Un Conducteur des Ponts et Chaussées désigné par l'Ingénieur en Chef du Contrôle.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à Boulogne.

Police.

Les Officiers et Maîtres de port de Boulogne.

Idem. — Le Contrôle des voies ferrées des quais du port de Saint-Valery-sur-Somme est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général, Directeur du Contrôle du chemin de fer du Nord.

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence d'Amiens, du service maritime du département de la Somme.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'Exploitation commerciale du réseau du Nord.

L'Inspecteur particulier de la première circonscription de l'Exploitation commerciale du réseau du Nord.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, attaché, à la résidence d'Abbeville, au service maritime du département de la Somme.

Un Conducteur des Ponts et Chaussées désigné par l'Ingénieur en Chef du Contrôle.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à Abbeville.

Police.

Le Maître de port de Saint-Valery.

Arrêté du 20 août. — Le Contrôle des voies ferrées des quais du port d'Abbeville est organisé, comme il suit, sous la Direction de l'Inspecteur général, Directeur du Contrôle du chemin de fer du Nord.

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence d'Amiens, du service martime du département de la Somme.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'Exploitation commerciale du réseau du Nord.

L'Inspecteur particulier de la première circonscription de l'Exploitation commerciale du réseau du Nord.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, attaché, à la résidence d'Abbeville, au service maritime du département de la Somme.

Un Conducteur des Ponts et Chaussées désigné par l'Ingénieur en Chef du Contrôle.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à Abbeville.

Police.

Le Maître de port d'Abbeville.

Arrêté du 20 *août.* — Le Contrôle des voies ferrées des quais du port du Tréport est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général, Directeur du Contrôle du chemin de fer du Nord.

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Rouen, du service maritime du département de la Seine-Inférieure, 2e section.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'Exploitation commerciale du réseau du Nord.

L'Inspecteur particulier de la première circonscription de l'Exploitation commerciale du réseau du Nord.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chargé du 2e arrondissement du service maritime du département de la Seine-Inférieure, 2e section.

Un Conducteur des Ponts et Chaussées, désigné par l'Ingénieur en Chef du Contrôle.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à Eu.

Police.

Le Maître de port du Tréport.

Arrêté du 27 *août.* — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Maurice-sur-Moselle à Bussang (M. Denys, Ingénieur en Chef à Épinal), est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

PERSONNEL

(N° 266)

Septembre 1894.

I. — INGÉNIEURS

1° DÉCORATION.

Décret du 1er septembre 1894. — **M. Dou**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'honneur.

2° NOMINATIONS.

Décret du 21 *août* 1894. — Sont nommés Élèves-Ingénieurs de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1894, les Élèves de l'École Polytechnique dont les noms suivent :

MM. **Parant** (Henri).
Le Gavrian (Paul).
Lœwy (André).
Alexandre (Paul).
Mayer (Eugène).

MM. **Claudet** (Juste).
Richard (Henri).
de Mollins (Alphonse).
Reynès (André).
Doniol (Albert).

MM. **Oppenheim** (René).
Tartrat (Paul).
Prompsal (Félix).
Leverve (Gaston).
Pouyanné (Albert).
Willemin (Paul).
Tintant (Henri).
Conche (Alexandre).
MM. **Métivet** (Émile).
Houpeurt (Henri).
Imbs (Édouard).
Guillot (Paul).
Gilles dit Cardin (Charles).
Coblentz (Georges).
Théron (Georges).

3° CONGÉ.

Arrêté du 3 septembre 1894. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Buffet**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Nancy, au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thoux**.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 17 août 1894. — M. **Mauris** (Léon), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef adjoint du service de la voie, à la résidence de Paris.

Arrêté du 20 août. — M. **Renault** (Gustave), Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Société générale des chemins de fer économiques, est autorisé à entrer au service de la Compagnie du chemin de fer de Bône à Guelma, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction.

M. **Renault** continue d'être placé dans la situation de congé renouvelable.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Humel** (Claude), Sous-Ingénieur	14 sept. 1894
M. **Mercelat** (Louis), Sous-Ingénieur. . . .	1er nov. 1894

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Vernis**, Inspecteur Général de 2e classe, en retraite.	5 août 1894
M. **Gérard** (François), Ingénieur en Chef de 1re classe	27 août 1894

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 9 août 1894. — M. **Cadart** (Gaston), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Rouen, au service de la 4e section de la navigation de la Seine, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Drouet**, appelé à un autre service, savoir :

1° Service ordinaire du département des Basses-Pyrénées;

2° Études du chemin de fer d'Oloron à Bedous;

3° Service des chemins de fer des Pyrénées centrales — Études dans la direction de la vallée d'Aspe;

4° Études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour — 4e section.

M. **Cadart** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 17 août. — M. **Maurice** (Philibert), Conducteur principal, chargé des fonctions d'Ingénieur ordinaire à la résidence de Lure, est chargé, à la résidence de Louviers, de l'arrondissement du Nord-Est du service ordinaire du département de l'Eure et du 3e arrondissement (Ligne de Saint-Pierre-Louviers aux Andelys) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Cordier**, en remplacement de M. **Caldagnès**, appelé à un autre service.

M. **Maurice** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Hamon** (Armand), Conducteur de 2e classe, détaché dans les fonctions de Chef du service des Travaux publics des îles Saint-Pierre et Miquelon et remis, par l'Administration des Colonies, à la disposition du Ministère des Travaux publics, est chargé, à la résidence de Lure, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Maurice**, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Haute-Saône — arrondissement du Nord;

2° Service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône — 2e arrondissement;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Bouvaist** — arrondissement unique — Ligne de Lure à Loulans-les-Forges.

M. Hamon remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 17 *août.* — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Marmande à Angoulême, comprise entre Ribérac et Angoulême est rattaché, savoir :

I. Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments, au 4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Limoges ;

II. Pour le Contrôle de l'exploitation et de la traction, au 5e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines, à Bordeaux ;

III. Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale, à la 2e circonscription d'Inspecteur particulier, à Paris.

IV. Pour la surveillance administrative, au Commissariat d'Angoulême.

Arrêté du 18 *août.* — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Tours à Sargé, comprise entre Vouvray et Châteaurenault est rattaché, savoir :

I. Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments, au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Tours ;

II. Pour le Contrôle de l'exploitation et de la traction, au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Tours ;

III. Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale, à la 1re circonscription d'Inspecteur particulier ;

IV. Pour la surveillance administrative, au Commissariat de Tours (État).

Arrêté du 20 *août.* — Le Contrôle des voies ferrées des quais du port de Dunkerque est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général, Directeur du Contrôle du chemin de fer du Nord :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Dunkerque, du service maritime du département du Nord.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale du réseau du Nord.

L'Inspecteur particulier de la 2e circonscription de l'exploitation commerciale du réseau du Nord.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chargé du 3e arrondissement du service maritime du département du Nord.

Un Conducteur des Ponts et Chaussées désigné par l'Ingénieur en Chef du Contrôle.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à Dunkerque.

Police.

Les Officiers et Maîtres de port de Dunkerque.

Arrêté du 20 *août.* — Le Contrôle des voies ferrées des quais du port de Gravelines est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général, Directeur du Contrôle du chemin de fer du Nord :

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Dunkerque, du service maritime du département du Nord.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale du réseau du Nord.

L'Inspecteur particulier de la 2e circonscription de l'exploitation commerciale du réseau du Nord.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chargé du 3e arrondissement du service maritime du département du Nord.

Un Conducteur des Ponts et Chaussées désigné par l'Ingénieur en Chef du Contrôle.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à Calais.

Police.

Le Maître de port de Gravelines.

Arrêté du 20 août. — Le Contrôle des voies ferrées des quais du port de Boulogne-sur-Mer est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur Général, Directeur du Contrôle du chemin de fer du Nord.

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Boulogne, du service maritime du département du Pas-de-Calais.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale du réseau du Nord.

L'Inspecteur particulier de la 2e circonscription de l'exploitation commerciale du réseau du Nord.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chargé du service de l'arrondissement maritime de Boulogne.

Un Conducteur des Ponts et Chaussées désigné par l'Ingénieur en Chef du Contrôle.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à Boulogne.

Police.

Les Officiers et Maîtres de port de Boulogne.

Idem. — Le Contrôle des voies ferrées des quais du port de Saint-Valery-sur-Somme est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général, Directeur du Contrôle du chemin de fer du Nord.

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence d'Amiens, du service maritime du département de la Somme.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'Exploitation commerciale du réseau du Nord.

L'Inspecteur particulier de la première circonscription de l'Exploitation commerciale du réseau du Nord.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, attaché, à la résidence d'Abbeville, au service maritime du département de la Somme.

Un Conducteur des Ponts et Chaussées désigné par l'Ingénieur en Chef du Contrôle.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à Abbeville.

Police.

Le Maître de port de Saint-Valery.

Arrêté du 20 août. — Le Contrôle des voies ferrées des quais du port d'Abbeville est organisé, comme il suit, sous la Direction de l'Inspecteur général, Directeur du Contrôle du chemin de fer du Nord.

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence d'Amiens, du service martime du département de la Somme.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'Exploitation commerciale du réseau du Nord.

L'Inspecteur particulier de la première circonscription de l'Exploitation commerciale du réseau du Nord.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, attaché, à la résidence d'Abbeville, au service maritime du département de la Somme.

Un Conducteur des Ponts et Chaussées désigné par l'Ingénieur en Chef du Contrôle.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à Abbeville.

Police.

Le Maître de port d'Abbeville.

Arrêté du 20 août. — Le Contrôle des voies ferrées des quais du port du Tréport est organisé, comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général, Directeur du Contrôle du chemin de fer du Nord.

Ingénieur en Chef du Contrôle.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Rouen, du service maritime du département de la Seine-Inférieure, 2e section.

Contrôle commercial.

Les Inspecteurs principaux de l'Exploitation commerciale du réseau du Nord.

L'Inspecteur particulier de la première circonscription de l'Exploitation commerciale du réseau du Nord.

Contrôle technique.

L'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, chargé du 2e arrondissement du service maritime du département de la Seine-Inférieure, 2e section.

Un Conducteur des Ponts et Chaussées, désigné par l'Ingénieur en Chef du Contrôle.

Surveillance commerciale.

Le Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, en résidence à Eu.

Police.

Le Maître de port du Tréport.

Arrêté du 27 août. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Maurice-sur-Moselle à Bussang (M. Denys, Ingénieur en Chef à Épinal), est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

Arrêté du 27 *août.* — Le service du Contrôle de la ligne de Guingamp à Paimpol (réseau de l'Ouest) est rattaché, savoir :

I. Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments, au 4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées;

II. Pour le Contrôle de l'exploitation et de la traction, au 4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des mines;

III. Pour le contrôle de l'exploitation commerciale, à la 3e circonscription d'inspecteur particulier;

IV. Pour la surveillance administrative, au Commissariat de Saint-Brieuc.

Idem. — Les limites séparatives du Contrôle des chemins de fer de l'État et du Contrôle des voies ferrées des quais du port de commerce de Rochefort, aux abords du 2e bassin à flot, sont fixées, savoir :

1° Au pont à bascule situé à quelques mètres de l'entrée des voies du quai ouest dans les clôtures de la gare;

2° A l'aiguille de jonction des voies du quai nord-ouest avec la voie de ceinture qui dessert le quai sud-est et les quais de la Cabane carrée;

3° A la plaque tournante qui termine la transversale reliant les voies du quai ouest à celles de la gare.

Le pont à bascule et la plaque tournante ci-dessus désignés seront d'ailleurs considérés comme dépendant des voies de la gare.

Arrêté du 30 *août.* — M. **Drouet**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département des Basses-Pyrénées et de divers services de navigation et de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de la Vienne et du service des chemins de fer de Civray au Blanc et de Confolens à la ligne de Civray au Blanc, en remplacement de M. **Gérard**, décédé.

Décision du 1er *septembre.* — M. **Bellavoine** (François), Conducteur principal à Abbeville, est chargé de l'intérim du service ordinaire et maritime de l'arrondissement d'Abbeville jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Préverez**.

Arrêté du 3 *septembre.* — M. **Lecourt** (Léon), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Creuse, est chargé du service ordinaire du département du

Cher et du service du canal de Berry, en remplacement de M. Wallet, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 5 septembre. — M. Chateau, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Digne, au service ordinaire du département des Basses-Alpes et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Robert, est chargé, à la résidence de Rouen, du 1er arrondissement du service de la 4e section de la navigation de la Seine, en remplacement de M. Cadart (Gaston), appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 6 septembre. — M. Rouville, Ingénieur en Chef de 2e classe, détaché auprès du Ministère de l'Intérieur pour faire partie du Comité consultatif de la vicinalité et remis à la disposition du Département des Travaux publics, est chargé, à la résidence de Guéret, du service ordinaire du département de la Creuse, en remplacement de M. Lecourt, appelé à un autre service.

Arrêté du 17 septembre. — Le service du port de Gravelines est distrait du 3e arrondissement du service maritime du département du Nord [M. Dubois (Paul), Ingénieur ordinaire à Dunkerque] et rattaché au 2e arrondissement du même service, (M. Mascart, Ingénieur ordinaire à Dunkerque.)

Arrêté du 17 septembre. — L'arrondissement spécial d'Ingénieur de Saint-Omer (service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais) est supprimé.

Les voies navigables composant cet arrondissement sont rattachées, savoir :

1° Le canal d'Aire, aux attributions de M. Briotet, Ingénieur ordinaire à Lille;

2° La rivière d'Aa et le canal de Neufossé (à l'exception de l'ascenseur des Fontinettes), aux attributions de M. Mascart, Ingénieur ordinaire à Dunkerque.

Arrêté du 20 septembre. — M. Dubret (Narcisse), Conducteur principal attaché, à la résidence de Vesoul, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, est chargé, à la résidence de Gray, de l'arrondissement sud du service ordinaire du département de la Haute-Saône, en remplacement de M. Rosaire, Sous-Ingénieur, précédemment admis à la retraite.

M. Dubret remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er octobre 1894.

M. **Rosaire** cesse en conséquence définitivement ses fonctions à la même date.

Décision du 21 septembre. — M. **Joret** (Léon), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Dordogne, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du nord du même service, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Morisson** dit **Lacombe**.

Arrêté du 22 septembre. — M. **Doniol**, Inspecteur Général de 1re classe, Conseiller d'État, Directeur du Personnel et de la Comptabilité au Ministère des Travaux publics, est nommé Vice-Président de la Commission du nivellement général de la France, en remplacement de M. **Gay**, relevé, sur sa demande, de ces fonctions.

II — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent, savoir :

27 *août* 1894. — M. **Savary** (Onésime), Commis, Concours de 1893, n° 38, Nord, service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

31 *août.* — M. **Therminarias** (Antoine), Commis, Concours de 1892, n° 26, service des Travaux publics de la régence de Tunis.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Leron** (Jean), Commis, Concours de 1893, n° 96, Lot-et-Garonne, service ordinaire.

1er *septembre.* — M. **Lécuyer** (Achille), Concours de 1893, n° 27, Oise, service ordinaire.

5 *septembre*. — M. **Baures** (Théophile), Concours de 1893, n° 15, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Bône.

7 *septembre*. — M. **Lesage** (Jules), Commis, Nord, service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

14 *septembre*. — M. **Lantenois** (Charles), Commis, Concours de 1893, n° 13, Aisne, service de la navigation de l'Aisne.

17 *septembre*. — M. **Simonnot** (Léon), Commis, Concours de 1892, n° 27, Loire, service ordinaire.

20 *septembre*. — M. **Mettas** (Lucien), Concours de 1893, n° 81, Haute-Vienne, service ordinaire.

Idem. — M. **Rouchon** (Louis), Commis, Concours de 1893, n° 92, Haute-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. **Mazel** (Léon), Commis, Concours de 1893, n° 104, Dordogne, service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

Idem. — M. **Ordronneau** (Jules), Commis, Concours de 1893, n° 105, Loire-Inférieure, service ordinaire.

Idem. — M. **Lotte** (François), Commis, Concours de 1893, n° 107, Loiret, service ordinaire.

Idem. — M. **Houplain** (Octave), Commis, Concours de 1893, n° 110, Pas-de-Calais, service ordinaire.

Idem. — M. **Albaret** (Pierre), Commis, Concours de 1893, n° 111, Lozère, service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide.

Idem. — M. **Jouvet** (Louis), Commis, Concours de 1893, n° 113, Basses-Alpes, service ordinaire.

Idem. — M. **Marie** (Jules), Commis, Concours de 1893, n° 115, Eure, service ordinaire.

Idem. — M. **Munier** (Hippolyte), Commis, Concours de 1893, n° 116, Loiret, service de la navigation de la Loire — 2e section.

Idem. — M. **Lafay** (Célestin), Commis, Concours de 1893, n° 117, Isère, service ordinaire.

Idem. — M. **Lamirault** (François), Commis, Concours de 1893,

n° 120, Indre-et-Loire, service de la 3e section de la navigation de la Loire.

22 *septembre*. — M. **Lartigue** (Isidore), Commis, Concours de 1893, n° 60, mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole du département des Hautes-Pyrénées.

Il est placé dans la situation de service détaché.

2° AVANCEMENT.

14 *septembre* 1894. — M. **Agostini** (Jules), Conducteur de 2e classe, détaché au service des Travaux publics du Cambodge, est élevé à la 1re classe de son grade.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

14 *septembre* 1894. — M. **Agostini** (Jules), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics du Cambodge, est désigné pour occuper l'emploi de Chef du service des Travaux publics en Océanie.

Il est maintenu dans la situation de service détaché.

17 *septembre*. — M. **Caillau** (Auguste), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture, pour occuper un emploi au service de l'hydraulique agricole du département de la Haute-Garonne.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

14 *septembre* 1894. — M. **Soulette** (Henry), Conducteur de 1re classe, détaché au service de l'Administration communale et départementale au Ministère de l'Intérieur, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à remplir les fonctions d'Administrateur de la Société d'assurances mutuelles « La Réparatrice », dont le siège est à Paris.

Idem. — M. **Bonnehon** (Auguste), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester

au service de la construction du chemin de fer central de Pernambuco (Brésil), en qualité de Chef de section.

20 *septembre.* — M. **Moreau** (Alfred), Contrôleur principal, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à rester au service de la même Compagnie, en qualité de Chef de section, à la résidence de Noisy-le-Sec.

Idem. — M. **Gaugé** (Célestin), Conducteur de 1re classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à rester au service de la même Compagnie, en qualité de Chef de bureau, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Ferry** (Hyacinthe), Conducteur de 1re classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à rester au service de la même Compagnie, en qualité d'Agent chargé des acquisitions de terrains, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Drouël** (Xavier), Conducteur de 2e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à rester au service de la même Compagnie, en qualité de Sous-Chef de section, à la résidence de Gray.

Idem. — M. **Petitcolas** (Amand), Conducteur de 2e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à rester au service de la même Compagnie, en qualité de Sous-Chef de section, à la résidence de Châlons.

Idem. — M. **Mathieu** (Camille), Conducteur de 3e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à rester au service de la même Compagnie en qualité de Chef de district, à la résidence de Bar-le-Duc.

Idem. — M. **Roy** (Constant), Conducteur de 3e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de

cinq ans et autorisé à rester au service de la même Compagnie, en qualité de chef de district, à la résidence de Pantin.

20 *septembre*. — **M. Vogin** (Paulin), Conducteur de 3e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à rester au service de la même Compagnie, en qualité de Chef de district, à la résidence de Fère-en-Tardenois.

Idem. — **M. Jeanty** (Henri), Conducteur de 3e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à rester au service de la même Compagnie, en qualité de Chef de district, à la résidence de Bar-le-Duc.

5° DISPONIBILITÉ.

22 *septembre* 1894. — **M. Dardy** (Jules), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant six mois, pour raisons de santé.

6° DÉMISSION.

20 *septembre* 1894. — Est acceptée la démission de **M. Baumann** (Émile), Conducteur de 3e classe, employé, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est (activité).

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. Nicolas (Charles), Conducteur principal, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Bône.	9 nov. 1893
M. Vanttrin (Victor), Conducteur principal, Meuse, service ordinaire	1er août 1894
M. Vial (Joseph), conducteur de 1re classe, Vaucluse, service ordinaire.	1er sept. 1894
M. Damien (Louis), Conducteur principal, Oise, service de la navigation entre la Belgique et Paris	1er oct. 1894
M. Mengus (Georges), Conducteur principal, Aisne, service du canal de l'Oise à l'Aisne.	1er oct. 1894
M. Richard (Antoine), Conducteur principal,	

Date d'exécution.

Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris . . . . . 1er oct. 1894

M. **Froment** (Joseph), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris . . . . . 1er oct. 1894

M. **Mouchel** (Jules), Conducteur principal, Seine, service de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord. . . . . 1er oct. 1894

M. **Guillemin** (Alfred), Conducteur principal, Meuse, service du canal de la Marne au Rhin. . . 1er oct. 1894

M. **Auclair** (Xavier), Conducteur principal, Cher, service ordinaire. . . . . 1er oct. 1894

M. **Rabolte** (Jean), Conducteur de 1re classe, Hautes-Pyrénées, détaché au service de l'hydraulique agricole. . . . . 1er oct. 1894

M. **Moreau** (André), Conducteur de 1re classe, Loir-et-Cher, service ordinaire . . . . . 1er oct. 1894

M. **Becchi** (André), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé. . . . . 1er nov. 1894

M. **Boissellier** (Uranie), Conducteur de 1re classe, Savoie, service ordinaire . . . . . 1er nov. 1894

M. **Ségas** (Dominique), Conducteur de 1re classe, Lot-et-Garonne, service ordinaire. . . . . 1er nov. 1894

8° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Marty** (Marius), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi. . . . . 19 août 1894

M. **Lamartre** (Jean), Conducteur de 1re classe, Haute-Garonne, détaché au service de l'hydraulique agricole . . . . . 31 août 1894

M. **Leloup** (Auguste), Conducteur principal, Seine, service ordinaire. . . . . 10 sept. 1894

9° DÉCISIONS DIVERSES.

3 *août* 1894. — M. **Garrigues** (Moyse), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aveyron, passe au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure.

27 *août.* — **M. Vivier** (Georges), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, passe au service maritime — 1re section, même département.

Idem. — **M. Robineau** (Louis), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département de la Charente-Inférieure, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — **M. Deforge** (Léon), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure, passe au service maritime du même département.

31 *août.* — **M. Brossard** (Henry), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département des Vosges, au service du canal de l'Est-branche Sud, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — **M. Louis** (Albert), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Vosges, passe au service du canal de l'Est-branche Sud.

Idem. — **M. Denys** (Augustin), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Vienne, passe au service du département de la Vendée.

31 *août.* — **M. Dussac** (Clément), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Villeneuve-sur-Lot à Falgueyrat, même département.

1er *septembre.* — **M. Dauteroche** (Édouard), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire, passe au service ordinaire du département de Vaucluse.

3 *septembre.* — **M. Glandier** (Baptiste), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, passe au service ordinaire du département de la Haute-Vienne.

5 *septembre.* — **M. Picquet** (Eugène), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Langogne au Puy.

7 *septembre.* — **M. Russaouen** (Eugène), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au

service des études et travaux du chemin de fer de Tours à Sargé, passe au service ordinaire du même département.

7 *septembre.* — **M. Virard** (Félix), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Corrèze, au service de liquidation des travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche, passe dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat.

Idem. — **M. Dufal** (Hippolyte), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Allier, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat, passe dans le département de la Haute-Vienne, au service de liquidation des travaux du chemin de fer de Limoges à Brive, par Uzerche.

Idem. — **M. Fouquet** (Jean), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Largnac à Vendes, passe dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat.

Idem. — **M. Canaud** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Corrèze, au service de liquidation des travaux du chemin de fer de Limoges à Brive, par Uzerche, passe dans le département de la Creuse, au service des études et travaux du chemin de fer de Felletin à Ussel.

14 *septembre.* — **M. Leguerney** (Alexis), Conducteur de 4e classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité), pour la construction des lignes nouvelles, est attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

Idem. — **M. Palu** (Arnaud), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure, passe au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angely à Marans, même département.

17 *septembre.* — **M. Faillie** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Pas-de-Calais, au service de l'ascenseur hydraulique et des écluses des Fontinettes est attaché, en outre, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

22 *septembre.* — **M. Croixmarie** (Alphonse), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service

ordinaire du département de Seine-et-Oise, passe au service ordinaire du département de la Seine.

22 *septembre.* — M. **Langoux** (Théophile), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne, passe au service ordinaire du département du Loiret.

Idem. — M. **Maffré** (François), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service de la navigation du Lot, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Riety** (Marius), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Vaucluse, passe au service ordinaire du département de la Savoie.

Idem. — M. **Hénon** (Octave), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Ardennes et, en outre, au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes, passe au service du canal de l'Est, branche Nord, même département.

Idem. — M. **Dieudonné** (Amédée), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Ardennes, est attaché, en outre, au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes.

L'Éditeur-gérant : DUNOD & VICQ.

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

DÉCRETS

(N° 267)

[28 juillet 1894]

Décret approuvant la substitution à un particulier de la compagnie du chemin de fer de Bettrechies à Hon, avec embranchement sur Bavai (Nord), comme concessionnaire de cette ligne d'intérêt local.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Lambert de la « compagnie du chemin de fer de Bettrechies à Hon, avec embranchement sur Bavai (Nord), société anonyme », comme concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Bettrechies à Hon, avec embranchement sur Bavai, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par la loi du 12 août 1893.

Art. 2. — Il est interdit à la « compagnie du chemin de fer de Brettechies à Hon, avec embranchement sur Bavai (Nord), société anonyme », sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne ci-dessus, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

. . . . . .

(N° 268)

[4 août 1894]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway à traction mécanique entre Saint-Maur-les-Fossés et Vincennes (Seine). — Convention et cahier des charges y annexés.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et de leurs bagages entre Saint-Maur-les-Fossés et Vincennes.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Seine est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Sont approuvés la convention et l'avenant passés, les 27 avril-24 août 1892 et les 6 juin-20 juillet 1894, entre le préfet de la Seine, au nom du département, et la compagnie des tramways de Saint-Maur-les-Fossés, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ces convention et avenant, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie du tramway de Saint-Maur-les-Fossés, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes dont elle est conces-

sionnaire ou rétrocessionnaire, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en Conseil d'État.

. . . . . .

CONVENTION.

Entre M. le préfet de la Seine, agissant au nom du département de la Seine, conformément à la délibération du conseil général en date du 12 juillet 1892, sous réserve de l'approbation des présentes par un décret délibéré en conseil d'État,

D'une part ;

Et MM. H. Cochard, ingénieur, 6, rue Oberkampf, à Paris ;

J. Daudin, ingénieur, 8, rue Renault, à Paris ;

A. Focquet, ingénieur, 7, rue de Villersexel, à Paris ;

G. Michelet, ingénieur, 6, rue Pascale, à Bruxelles ;

A. Poindron, 192, boulevard Malesherbes, à Paris ;

A. Spée, ingénieur, 23, rue de la Concorde, à Bruxelles.

Agissant tant au nom et comme composant le conseil d'administration de la société dite « compagnie des tramways de Saint-Maur-les-Fossés et extensions », au capital de 2.200.000 francs, dont le siège social est à Paris, 9, boulevard Magenta, et ayant aux fins des présentes les pouvoirs les plus étendus, aux termes de l'acte constitutif de ladite société reçu en la forme authentique par Me Bazin, notaire à Paris, 52, rue de Clichy, le 20 décembre 1889, dûment enregistré et publié conformément à la loi,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Seine, au nom du département de la Seine, rétrocède à la société anonyme dite « compagnie des tramways de Saint-Maur-les-Fossés et extensions », qui l'accepte, une ligne de tramway à traction mécanique pour le service des voyageurs et de leurs bagages, à établir entre Vincennes et Saint-Maur-les-Fossés dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — La compagnie de Saint-Maur-les-Fossés et extensions s'engage à exécuter et à exploiter la ligne dont il s'agit sans subvention ni garantie d'intérêt de la part de l'État et du département, conformément au cahier des charges susmentionné.

Art. 3. — Dans le cahier des charges il est dérogé au type approuvé par le décret réglementaire du 6 août 1881 en ce qui concerne les articles suivants : 7, 10, 11, 15, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32 et 34, les neuf derniers supprimés, les articles 36 et 37 modifiés pour partie, l'article 42 ajouté.

Fait à Paris, en triple expédition, le 27 avril 1892.

. . . . . .

AVENANT.

Article additionnel. — Le droit de rachat stipulé pour le département de la Seine dans l'article 19 du traité de concession de la ligne de Charenton à la Varenne-Saint-Hilaire sera applicable dans les mêmes conditions à la ligne de Saint-Maur à Vincennes qui n'est qu'un embranchement de la première, à condition toutefois que le rachat s'exerce concurremment sur les deux lignes susvisées.

Accepté, au nom de la compagnie des tramways de Saint-Maur-les-Fossés et extensions, par les membres du conseil d'administration.

Saint-Maur, le 6 juin 1894.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et de leurs bagages.

La traction aura lieu par machines à vapeur sans foyer, machines à air comprimé, machines à traction électrique ou tout autre moteur mécanique agréé par l'administration.

Art. 2. — La ligne partira de Vincennes (fort de Vincennes) et aboutira à Saint-Maur-les-Fossés, place Saint-Honoré, où elle se raccordera avec la ligne de Charenton à la Varenne-Saint-Hilaire. Elle empruntera les voies publiques ci-après désignées : la route nationale n° 34, la route départementale n° 42, les chemins vicinaux de grande communication nos 26 et 27.

Sa longueur totale sera de 4km,539m,80.

Le reste (*comme au type*) (*).

(N° 269)

[6 août 1894]

Décret approuvant la substitution à des particuliers de la société anonyme dite Compagnie des tramways électriques de Dijon, *comme rétrocessionnaire du réseau de tramway de ladite ville.*

Le Président de la République française,

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 9 août 1894.

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. Grammont, Bellantant et Faye de la société anonyme dite *Compagnie des tramways électriques de Dijon*, comme rétrocessionnaire du réseau de tramways dont l'établissement dans la ville de Dijon a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 18 août 1893.

MM. Grammont, Bellantant et Faye demeureront personnellement et solidairement responsables avec ladite société, pendant un délai de dix ans à dater du présent décret, des engagements qu'ils ont contractés vis-à-vis de la ville de Dijon.

Art. 2. — Il est interdit à la « Compagnie des tramways électriques de Dijon », sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une entreprise autre que la construction et l'exploitation du réseau de tramways mentionné à l'article 1er sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

. . . . . .

(N° 270)

[9 août 1894]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement dans le département de la Marne, d'une ligne de tramway entre Épernay et Mareuil-sur-Ay.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Marne, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, destinée au transport des voyageurs et des messageries entre Épernay et Ay et entre Ay et Mareuil-sur-Ay.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Marne est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramvay dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 18 octobre 1893, entre le préfet de la Marne, agissant au nom du département, et MM. Oudin et Pierre, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

. . . . . .

CONVENTION.

Entre le préfet du département de la Marne, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom du département en vertu des délibérations du conseil général des 27 avril 1892, 11 avril et 8 juillet 1893, et de la délibération de la commission départementale du 18 octobre 1893,

D'une part ;

Et MM. Oudin (Isidore-Delphis) et Pierre (Jules-Auguste), entrepreneurs de transports à Magenta-Dizy, arrondissement de Reims (Marne),

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Marne rétrocède à MM. Oudin et Pierre, qui acceptent, pour une durée égale à celle de la concession qui sera accordée au département par l'État, la construction et l'exploitation d'une ligne de tramway, à voie de 1 mètre, d'Épernay à Mareuil-sur-Ay, par Ay, telle qu'elle est définie par l'article 2 du cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Les rétrocessionnaires seront subrogés au département pour toutes les obligations et tous les avantages pouvant résulter de l'application dudit cahier des charges.

Ils seront, en outre, assujettis envers le département aux conditions stipulées ci-après.

Art. 3. — Si les rétrocessionnaires ne remplissent pas leurs obligations

dans le délai fixé par l'article 3 du cahier des charges, ils devront verser dans la caisse départementale une amende de 20 francs par jour de retard.

Le montant des amendes sera fixé par le préfet, sauf recours au conseil de préfecture et au conseil d'État.

L'application de cette pénalité n'empêchera pas que la déchéance puisse être prononcée, le cas échéant, conformément à l'article 20 du cahier des charges.

Art. 4. — Indépendamment du cautionnement exigé par l'article 38 du cahier des charges, les rétrocessionnaires devront déposer dans la caisse départementale, immédiatement après la concession, une provision de 2.000 fr. sur laquelle seront prélevés le payement des travaux faits d'office, à leurs frais, par application des articles 19 et 24 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, ou de toute autre disposition réglementaire, ainsi que le montant des amendes prévues par l'article 3 ci-dessus.

Si la provision est entamée, elle sera immédiatement reconstituée à l'aide des premières recettes, que le département aura le droit de saisir à cet effet.

Art. 5. — Les rétrocessionnaires seront tenus de verser, en outre, chaque année, à la Caisse des dépôts et consignations, ou à toute autre caisse agréée par le conseil général, une somme de 1.500 francs destinée à former un fonds de réserve qui garantisse le renouvellement, en temps utile, de la voie et du matériel roulant pendant la durée de la concession.

Le premier versement aura lieu en 1898.

Ce fonds de réserve cessera de s'accroître quand il atteindra 30.000 francs.

Les versements annuels de 1.500 francs seront effectués de nouveau dans la mesure nécessaire pour ramener le fonds de réserve à 30.000 francs lorsqu'après avoir atteint ce chiffre il aura été absorbé ou entamé par les dépenses auxquelles il doit subvenir.

Les prélèvements sur le fonds de réserve ne pourront être autorisés que par la commission départementale, sur la proposition du préfet, les rétrocessionnaires entendus.

A l'expiration de la concession, la partie du fonds de réserve restée disponible sera remise aux rétrocessionnaires.

Art. 6. — Les rétrocessionnaires s'engagent à n'employer pour la construction, l'exploitation et l'entretien des lignes concédées que du matériel fabriqué en France et des agents de nationalité française, sous réserve des autorisations particulières qui pourraient leur être accordées.

Art. 7. — Les rétrocessionnaires seront tenus d'admettre gratuitement dans les voitures de voyageurs les agents de tous grades appartenant à l'administration des ponts et chaussées et du service vicinal, qui seront chargés de l'entretien des voies publiques occupées par le tramway et qui voyageront pour les besoins de leur service.

Art. 8. — Le cahier des charges de la concession est conforme au type annexé au décret du 6 août 1881, sauf en ce qui concerne les articles 3, 4, 6, 8, 11, 23, 24, 26, 27, 29, 30, 31, 32 et 38, complétés ou modifiés, et les articles 7, 25 et 34 supprimés.

Art. 9. — Les rétrocessionnaires s'engagent à maintenir le service d'omnibus d'Ay à Mareuil dans les conditions où il fonctionne actuellement, jusqu'au moment où la seconde section du tramway sera livrée à l'exploitation.

Art. 10. — Dans un délai de six mois à partir du décret de concession, les rétrocessionnaires devront constituer une société anonyme.

La société qui sera ainsi formée se substituera aux rétrocessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux, envers le département de tous les engagements qu'ils auraient contractés par la présente convention.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Fait à Châlons, le 18 octobre 1893.

. . . . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des messageries.

La traction aura lieu par chevaux. Toutefois le concessionnaire pourra obtenir l'autorisation d'employer la traction mécanique, après enquête, en remplissant les conditions fixées par les règlements.

Art. 2. — La ligne ira d'Épernay à Mareuil-sur-Ay, par Ay, et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Route nationale n° 51, entre la place de la République, à Épernay, et l'embranchement du chemin de grande communication n° 1 à la ville d'Ay ;

2° Chemin de grande communication n° 1, embranchement et ligne principale depuis la ville d'Ay jusqu'à la place du Jard, à Mareuil-sur-Ay.

Elle formera deux sections, séparées par l'axe de l'hôtel de ville d'Ay.

Le reste (*comme au type*) (*).

(N° 271)

[13 août 1894]

Décret approuvant la substitution à un particulier de la compagnie du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole (Nord) comme concessionnaire de cette ligne d'intérêt local.

Le Président de la République française,

(*) Voir le *type*, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 19 août 1894.

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Lambert de la « compagnie du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole (Nord), société anonyme », comme concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local à voie étroite de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par la loi du 12 août 1893.

Art. 2. — Il est interdit à la « compagnie du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole (Nord), société anonyme », sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne ci-dessus, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

. . . . . .

(N° 272)

[14 août 1894]

Décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution des articles 1, 2, 3 *et* 28 *de la loi du* 29 *juin* 1894 *sur les caisses de secours et de retraite des ouvriers mineurs.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les dispositions du décret du 28 décembre 1886, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 20 juillet 1886 sur la caisse nationale des retraites pour la vieillesse, sont applicables aux versements effectués à cette caisse au compte des ouvriers mineurs, conformément à la loi du 29 juin 1894, sous la réserve des modifications énoncées aux articles ci-après.

Art. 2. — L'exploitant qui, aux termes de l'article 2 de la loi précitée, effectue les versements à la caisse nationale des retraites

au nom de ses ouvriers, produit les déclarations de versement et les bordereaux prévus par les articles 2, 3, 6, 7, 16 et 19 du décret du 28 décembre 1886, ainsi que les pièces énoncées dans le même décret, à l'appui des déclarations, sans être tenu néanmoins de fournir, en ce qui concerne les versements effectués au profit des mineurs et des femmes mariées, les consentements et autorisations requis par les articles 5 et 8 dudit décret.

Dans le cas où les versements ont lieu au profit d'un ouvrier déjà titulaire d'un livret individuel de la caisse nationale des retraites pour la vieillesse, l'exploitant n'a à produire qu'une déclaration à l'appui de son premier versement, fait en exécution de la loi du 29 juin 1894.

L'exploitant peut se faire représenter comme intermédiaire par un agent accrédité par lui.

Art. 3. — La déclaration à souscrire au nom de chaque ouvrier, lors du premier versement, conformément à l'article 2 du décret précité, fixe uniformément l'entrée en jouissance à cinquante-cinq ans et s'applique également à la partie du versement à la charge de l'exploitant et à celle provenant d'un prélèvement sur le salaire de l'ouvrier ou employé.

Elle fait connaître si le versement doit être en totalité à capital aliéné, ou si, pour la part provenant du salaire, il est soumis à la condition de réserve du capital soit pour l'ouvrier, soit pour son conjoint.

Lorsque la réserve du capital est stipulée, la déclaration mentionne la portion des versements de l'ouvrier à laquelle cette clause est applicable, et indique au profit de qui doit être payé le capital assuré par suite de cette réserve.

Art. 4. — Dans le cas où, conformément au paragraphe 2 de l'article 3 de la loi du 29 juin 1894, la délivrance de la rente, fixée primitivement à cinquante-cinq ans, est différée, l'entrée en jouissance des rentes correspondant aux versements déjà effectués est ajournée à soixante ans, et ensuite, s'il y a lieu, à soixante-cinq ans, et l'entrée en jouissance des rentes afférentes aux versements qui seraient faits ultérieurement est fixée également à soixante ans, puis à soixante-cinq ans.

Le titulaire qui a atteint l'âge de cinquante-cinq ans conserve néanmoins le droit d'obtenir, sur sa simple demande, la liquidation de sa pension à toute année d'âge accomplie en dehors des termes ci-dessus fixés.

Dans ce cas, chacune des rentes produites, tant par l'ajournement à soixante ans que par les versements ou abandons de

capitaux postérieurs à cet ajournement, est calculée à nouveau d'après les tarifs en vigueur aux époques où les différentes opérations soit de versement, soit d'abandon ou d'ajournement, ont été effectuées.

Art. 5. — Les versements que l'exploitant doit effectuer mensuellement, conformément à l'article 2 de la loi du 29 juin 1894, sont reçus à la caisse des dépôts et consignations à Paris, et chez les trésoriers-payeurs généraux et les receveurs particuliers des finances dans les départements.

L'exploitant peut être autorisé, soit par le ministre des finances, soit par le ministre des postes et télégraphes, sur l'avis du ministre des travaux publics, à se servir de l'entremise du percepteur ou du receveur des postes pour effectuer ses versements à la caisse nationale des retraites.

Art. 6. — Les bordereaux de versement sont établis de manière à permettre d'y inscrire les trois versements à effectuer pendant chaque trimestre et leur total.

Ces versements donnent lieu à la délivrance de récépissé provisoires, visés au contrôle et mentionnés sur le bordereau, qui reste entre les mains du déposant.

A l'expiration du trimestre, le total des versements mensuels est porté sur les livrets individuels.

Pour les ouvriers qui quittent l'exploitation en cours de trimestre, il est produit un bordereau spécial avec les livrets y afférents. Chaque livret est ensuite adressé au comptable chez lequel l'ouvrier aura déclaré vouloir le retirer.

L'inscription de la rente viagère acquise par les versements est faite dans les conditions prévues aux paragraphes 1 et 2 de l'article 18 du décret du 28 décembre 1886.

Art. 7. — En ce qui concerne la liquidation des caisses de prévoyance, prévue par l'article 28 de la loi du 29 juin 1894, les productions exigées pour la constitution des livrets individuels seront celles qui sont prévues par les articles 2 et suivants du présent décret.

Les rentes seront liquidées d'après le tarif de la caisse nationale des retraites en vigueur à la date où le versement a été opéré.

Les versements prévus au paragraphe précédent ne sont pas soumis à la limite de 500 francs, assignée par la loi du 26 juillet 1893 aux sommes versées dans une année au compte de la même personne.

. . . . . .

(N° 273)

[20 août 1894]

Décret autorisant les travaux et aménagements des formes de radoub de la Citadelle au port du Havre.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont autorisés les travaux : 1° de reconstruction des musoirs des formes de radoub du bassin de la Citadelle, au Havre; 2° d'allongement et d'aménagement de la forme n° 1 du bassin de la Citadelle, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé.

Art. 2. — La dépense de ces travaux, évaluée à 480.000 francs, sera imputée sur les ressources annuellement inscrites à la 2e section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

. . . . . .

(N° 274)

[20 août 1894]

Décret déclarant d'utilité publique et autorisant les travaux de construction d'une jetée-abri au Golfe-Juan (Alpes-Maritimes).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction d'une jetée-abri au Golfe-Juan, conformément aux

dispositions générales de l'avant-projet, en date des 9 juin-28 septembre 1893, ci-dessus visé.

Art. 2. — Il est pris acte des offres faites par le ministre de la marine, suivant lettre du 15 janvier 1894, d'autre part, par le conseil municipal de Villauris, suivant délibérations des 3 septembre 1892, 15 septembre 1892 et 24 juin 1893, de contribuer à la dépense, évaluée à 390.000 francs, par des subventions respectivement fixées à 86.600 francs et 130.000 francs.

Art. 3. — La part de la dépense supportée par le département des travaux publics sera prélevée sur les fonds annuellement inscrits à la 2e section du budget de ce département pour l'amélioration des ports maritimes.

. . . . . .

(N° 275)

[20 août 1894]

Décret autorisant les travaux de construction d'un môle d'abri au port de Guilvinec (Finistère).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont autorisés les travaux de construction d'un môle d'abri au port de Guilvinec, conformément aux dispositions de l'avant-projet ci-dessus visé, en date des 17-23 novembre 1892, 4-5 avril 1894.

Art. 2. — Il est pris acte des offres de concours souscrites par le département du Finistère et par la commune de Guilvinec, dans les délibérations ci-dessus visées, du conseil général et du conseil municipal, en date des 23 août et 22 octobre 1893.

Art. 3. — Le surplus de la dépense, dont le montant total est évalué à 100.000 francs, sera prélevé sur les ressources annuellement inscrites à la 2e section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

. . . . . .

(N° 276)

[21 août 1894]

Décret modifiant le tracé des lignes de Saintes à Mortagne, entre Mortagne-Ville et Port-Mortagne, et de Touvent à Jonzac, entre la Bergerie et Guitinières.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée, conformément aux dispositions des plans ci-dessus visés, la modification du tracé des lignes de Saintes à Mortagne, entre Mortagne-Ville et Port-Mortagne, et de Touvent à Jonzac, entre la Bergerie et Guitinières.

Les plans dont il s'agit resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Les paragraphes nos 2 et 3 des articles 2 *bis* et 7 et le paragraphe n° 3 de l'article 11 du cahier des charges annexé au décret du 20 janvier 1893 sont modifiés comme il suit :

Art. 2 bis. — 2° Ligne de Saintes à Mortagne et embranchements de Thénac et de Tesson : avenue de la Gare, route nationale n° 138, route nationale n° 137, chemin de grande communication n° 72, chemin de grande communication n° 74, route départementale n° 6, chemin vicinal n° 9, chemin de grande communication n° 91, 1, chemin vicinal n° 2, quais du port de Mortagne;

3° Ligne de Touvent à Jonzac, avec embranchement sur Port-Maubert : route départementale n° 17, chemin vicinal ordinaire n° 8, chemin vicinal ordinaire n° 5, chemin de grande communication n° 118, route nationale n° 137, route départementale n° 2, chemin de Carillon à Camaillan, quais de Port-Maubert.

Art. 7. — 2° Ligne de Saintes à Mortagne et embranchements de Thénac et de Tesson :

Chemin de grande communication n° 72, du kilomètre 5.400 au kilomètre 9.740;

Chemin de grande communication n° 74, du kilomètre 10.690 au kilomètre 12.440;

Chemin vicinal n° 9, du kilomètre 40.400 au kilomètre 41.500;

Chemin vicinal n° 91, embranchement de Thénac sur 1.840 mètres;

Chemin vicinal n° 2, embranchement de Tesson sur 900 mètres;

3° Ligne de Touvent à Jonzac avec embranchement sur Port-Maubert :

Chemin vicinal n° 8, du kilomètre 14.800 au kilomètre 15.600;

Chemin vicinal n° 5, du kilomètre 15.600 au kilomètre 17.000;

Chemin de grande communication n° 118, du kilomètre 18.660 au kilomètre 20.500;

Chemin de grande communication n° 118, du kilomètre 27.200 au kilomètre 29.100;

Embranchement de Port-Maubert : chemin de Carillon à Camaillan, du kilomètre 4.140 au kilomètre 4.440;

Embranchement de Port-Maubert : route départementale n° 2, du kilomètre 5.040 au kilomètre 6.500.

Art. 11. — 3° Touvent à Jonzac : Brie-sous-Mortagne, Saint-Fort, Port-Maubert, Lorignac, Sainte-Ramée, Saint-Ciers-du-Taillon, Consac, Nieul-le-Virouil, Guitinières, Saint-Germain-de-Luzignan, Jonzac.

. . . . . .

(N° 277)

[24 août 1894]

Décret portant déclaration d'utilité publique pour l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier la mine de la Rieille à la Brûlade (Var).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier la mine de la Rieille à la Brûlade (près des Bormettes).

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans

le délai de dix-huit mois à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La société anonyme des mines des Bormettes est autorisée à construire ce chemin de fer à ses frais, risques et périls, suivant le tracé indiqué au plan ci-dessus visé et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges, également ci-dessus visé.

Les susdits plan et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

. . . . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Tracé.

Art. 1er. — Le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de la mine de la Rieille, commune de Collobrières, pour aboutir à la Brûlade (près des Bormettes), sur le territoire de la commune d'Hyères.

Il sera établi conformément aux indications du plan d'ensemble qui a été présenté, à la date du 13 décembre 1892, par la société des mines des Bormettes.

Le reste *comme au type* (*).

(N° 278)

[4 septembre 1894]

Décret portant déclaration d'utilité publique pour l'établissement, dans le département du Rhône, d'une ligne de tramway de la rue Casimir-Perier au parc de la Tête-d'Or, à Lyon.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans

(*) Voir *le type, Ann.* 1888, p. 454.

le département du Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction mécanique et destinée au transport des voyageurs, de la rue Casimir-Perier à la gare des Brotteaux et au parc de la Tête-d'Or, à Lyon.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de ce tramway, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 23 août 1894, entre le préfet du Rhône, agissant au nom du département, et la compagnie lyonnaise de tramways, pour la concession de la ligne susmentionnée.

Ladite convention et le plan d'ensemble susvisé resteront annexés au présent décret.

. . . . . .

CONVENTION.

Entre M. le préfet du Rhône, agissant au nom du département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 ;

3° De la délibération en date du 26 novembre 1890, par laquelle le conseil général a accordé à la compagnie lyonnaise de tramways et chemins de fer la concession d'une ligne de tramway du parc de la Tête-d'Or à la gare des Brotteaux et à la rue Casimir-Perier, près la gare de Perrache ;

4° De la délibération en date du 21 avril 1893, par laquelle le conseil général du Rhône a agréé la compagnie lyonnaise de tramways comme concessionnaire, aux lieux et place de la compagnie lyonnaise de tramways et chemins de fer,

D'une part ;

Et M. Désiré d'Estouvelles, directeur honoraire au ministère de la guerre, commandeur de la Légion d'honneur, agissant en qualité de président du conseil d'administration de la compagnie lyonnaise de tramways, suivant délibération du conseil d'administration en date du 20 août 1894,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet du Rhône, en sa dite qualité, concède à la compagnie lyonnaise de tramways, qui accepte, l'exécution et l'exploitation d'une ligne de tramway du parc de la Tête-d'Or à la gare des Brotteaux et à la rue Casimir-Perier, près la gare de Perrache.

La ligne, partant de l'entrée Tête-d'Or, du parc de la Tête-d'Or, aura l'itinéraire suivant :

1° Boulevard du Nord ;

2° Boulevard des Brotteaux ;

3° Rue Moncey ;

4° Rue de la Part-Dieu ;

5° Cours de la Liberté ;

6° Rue de Marseille (empruntant dans ces rues les rails des lignes actuelles du pont Lafayette à l'asile de Bron et de la place des Cordeliers au cimetière de la Guillotière) ;

7° Avenue des Ponts-du-Midi ;

8° Pont du Midi sur le Rhône ;

9° Cours du Midi ;

10° Voûtes de Perrache ;

11° Cours Charlemagne jusqu'à la rue Casimir-Perier.

Art. 2. — La compagnie lyonnaise de tramways s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls et sans subvention la ligne de tramway dont la concession fait l'objet des présentes et à se conformer pour son exécution et son exploitation aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 20 mai 1887, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement de la ligne du pont Lafayette à l'asile de Bron, et sous la réserve des clauses et conditions particulières suivantes :

A. — *Objet de la concession* (*art.* 1er).

La ligne de tramway est destinée à un service de voyageurs seulement. La traction aura lieu par moteurs mécaniques.

B. — *Gares et stations* (*art.* 11).

Les voitures ne devront s'arrêter, pour prendre ou laisser des voyageurs, que sur des points déterminés. Le nombre et l'emplacement des haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs.

C. — *Nombre minimum des voyages* (*art.* 14).

Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, sera de trente.

D. — *Durée de la concession* (*art.* 16).

La durée de la concession de la ligne commencera à courir de la date du décret d'autorisation et prendra fin cinquante ans après.

La concession de la ligne du pont Lafayette à l'asile de Bron et de la place des Cordeliers au cimetière de la Guillotière devant expirer, la première le 20 mai 1923 et la seconde le 12 août 1939, depuis ces deux dates jusqu'à la fin de la concession actuelle les voitures continueront à faire le service entre le parc de la Tête-d'Or et la rue Casimir-Perier en empruntant les rails de ces lignes, sans que le concessionnaire ait à payer aucun droit de péage.

Toutefois les dépenses relatives à l'entretien et aux travaux des sections des deux lignes ci-dessus indiquées, qui seront empruntées, seront faites à frais communs par le concessionnaire de la ligne faisant l'objet de la présente convention, usager desdites sections, et par les différents concessionnaires, au prorata des kilomètres parcourus.

E. — *Tarifs et droits à percevoir* (*art.* 23).

Les tarifs de la ligne seront les suivants pendant la durée de la concession. Ils comprennent l'impôt dû à l'État.

Voyageurs.

INDICATION DU PARCOURS	1re CLASSE	2e CLASSE
Section du Parc à la gare des Brotteaux.	0,10	0,05
Section de la gare des Brotteaux à la rue de la Part-Dieu.	0,10	0,05
Section de la rue de la Part-Dieu à la rue Chevreul. . . .	0,10	0,05
Section de la rue Chevreul à la rue Casimir-Perier. . . .	0,10	0,05
Parcours de la gare des Brotteaux à la gare de Perrache.	0,20	0,10

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement ; au-dessus de cet âge, ils payeront place entière.

N. B. Il est stipulé que le droit de péage entre pour un tiers et le prix de transport pour les deux tiers dans les tarifs fixés ci-dessus.

F. — *Cautionnement* (*art.* 38).

Le cautionnement est fixé à la somme de 15.000 francs. Ce cautionnement sera versé en numéraire. Il sera remboursé dans les conditions prévues par le cahier des charges du tramway du pont Lafayette à l'asile de Bron.

Art. 3. — Le concessionnaire s'engage à n'employer dans la construction et l'exploitation de sa ligne que du matériel de construction française et à n'utiliser comme agents d'exploitation que des employés de nationalité française.

Art. 4. — Les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition et tous les autres frais auxquels pourrait donner lieu la présente convention sont à la charge de la compagnie concessionnaire.

(N° 279)

[8 septembre 1894]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Charente-Inférieure, d'une ligne de tramway à traction mécanique de Saint-Georges-de-Didonne à Pontaillac avec embranchement sur le dépôt à Royan.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Charente-Inférieure, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, tant d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs de Saint-Georges-de-Didonne à Pontaillac, que d'une voie de service reliant cette ligne au dépôt, à Royan.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La commune de Royan est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 30 novembre 1893, entre le maire de Royan, agissant au nom de la commune, d'une part, et la société anonyme dite *Société générale des tramways de Royan*, d'autre part, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la Société générale des tramways de Royan, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation du tramway de Saint-Georges-de-Didonne à Pontaillac sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en Conseil d'État.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Pont-sur-Seine, le 8 septembre 1894.

CASIMIR-PERIER.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,

Louis BARTHOU.

CONVENTION.

L'an 1893, le 30 novembre,

Entre les soussignés :

M. Garnier, député, chevalier de la Légion d'honneur, maire de la ville de Royan, agissant au nom et pour le compte de la commune en vertu :

De la loi du 11 juin 1880 ;

De la loi du 5 avril 1884 ;

Des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882 ;

Des délibérations du conseil municipal de Royan, en date des 14 octobre et 10 novembre 1893,

D'une part ;

Et MM. Ravenez et Poidatz, agissant au nom de la société anonyme des tramways de Royan, le premier en qualité de président du conseil d'administration, le second comme administrateur de ladite société, et en vertu de la délibération du conseil d'administration en date du 19 septembre 1893,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La commune de Royan se propose de demander à l'État la concession d'un tramway. Elle s'engage à rétrocéder à la « Société générale des tramways de Royan », qui accepte, l'établissement et l'exploitation de ce tramway qui comprend :

1° Une ligne principale allant de Saint Georges-de-Didonne à Pontaillac ;

2° Un embranchement partant du champ de foire et reliant la ligne principale au dépôt (voie de service).

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes.

Art. 2. — La société rétrocessionnaire s'engage à exécuter complètement, à ses frais, la construction de la ligne principale et de son embranchement.

Elle prendra à sa charge la totalité des dépenses résultant des travaux et fournitures d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation des lignes énumérées ci-dessus, notamment :

Les études, la confection des avant-projets et des projets définitifs ; les terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme des tramways, des stations et de toutes leurs dépendances en dehors du territoire de la commune de Royan (sur le territoire de la commune de Royan), les terrains seront fournis à la société rétrocessionnaire dans les conditions énoncées à l'article 3 de la présente convention) ;

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol et des voies publiques traversées ou empruntées ;

Tous les travaux de superstructure ;

Les ateliers de réparation du matériel ;

Le mobilier des stations ;

Le matériel fixe et roulant ;

L'outillage des gares, de la voie et des ateliers ;

Les appareils, lignes téléphoniques et leurs accessoires.

Art. 3. — La commune de Royan s'engage à fournir gratuitement à la société les terrains nécessaires à l'établissement de la voie, suivant le tracé définitif de la ligne, tel qu'il sera déterminé par le décret d'utilité publique, ainsi que des dépendances de cette voie affectée à l'exploitation, dans toute l'étendue de son territoire.

Art. 4. — La société s'engage à livrer les lignes à l'exploitation trois mois après la promulgation du décret déclaratif d'utilité publique.

Le service de l'exploitation fonctionnera obligatoirement toute l'année.

Le tramway ne transportera que des voyageurs sans bagages.

Art. 5. — L'exploitation sera faite aux risques et périls de la société rétrocessionnaire, quelles que soient les recettes, sans aucune subvention ou garantie d'intérêts à la charge de la commune.

Toutes les recettes de l'exploitation (impôts déduits) appartiennent à la société.

Pendant toute la durée de la concession, la société rétrocessionnaire sera exonérée de tous droits de stationnement de voitures, wagons et machines nécessaires à son exploitation.

Art. 6. — En cas d'inobservation des clauses de la présente convention, quel qu'en soit le motif, sauf en cas de force majeure dûment constatée, et, notamment, si l'exploitation de la voie ferrée vient à être interrompue en totalité ou en partie et si la société ne se conforme pas pour l'exploitation aux dispositions de l'article de la présente convention, le conseil municipal pourra prendre d'urgence, sous la réserve de l'approbation préfectorale, toutes les mesures qui lui paraîtront nécessaires pour assurer l'exploitation aux frais et risques de la société.

Dans le cas où la déchéance de la société serait prononcée par M. le ministre des travaux publics, dans les formes prescrites par l'article 41 du décret du 6 août 1881, soit pour cause de refus d'exploitation dans les conditions précédemment prévues, soit par suite de faillite ou de dissolution de la société, soit pour tout autre motif, et si la deuxième adjudication prévue par ledit article 41 restait sans résultat, la commune aura la faculté d'assurer l'exploitation pendant une année après cette deuxième adjudication, sans que la société puisse l'empêcher d'utiliser, en tout ou partie, tous les objets mobiliers tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares.

Dans le cas où le conseil municipal déciderait d'user de ce droit, on déterminera, à dire d'experts, le prix de tous les objets mobiliers saisis par la commune.

A l'expiration de ce délai, la commune se réserve la faculté de reprendre définitivement, en tout ou en partie, lesdits objets mobiliers, sans toutefois pouvoir y être contrainte.

Dans le cas où la reprise serait décidée, la commune devra verser à la société ou à ses créanciers, dans le délai de six mois, le prix des objets qu'elle désirera conserver suivant l'estimation qui en aura été faite par les experts ci-dessus désignés.

Si, au contraire, la totalité des objets mobiliers est remise à la société ou

à ses créanciers, on procédera à une nouvelle expertise, et la commune payera, dans le délai de six mois, les différences de prix constatées par les deux expertises.

Art. 7. — La présente rétrocession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles la société rétrocessionnaire s'engage d'une façon formelle.

Le cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 7, 11 et 23, la suppression des articles 24 à 34 inclusivement, et de l'article 36, l'addition des articles 8 *bis* et 8 *ter*.

Art. 8. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges annexé seront supportés par la société rétrocessionnaire.

. . . . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — La ligne ira de Saint-Georges-de-Didonne (entrée du village, côté Royan) à Pontaillac, commune de Royan, et empruntera les voies ci-après désignées :

Chemin de grande communication n° 99 de Royan à Blaye, avenue Garnier (dans le parc de Royan), boulevard de Saint-Georges (chemin de grande communication n° 99), boulevard Botton (dépendance du port de Royan), boulevard Lessore (dépendance du port de Royan), façade du port (route départementale n° 1 et dépendance du port de Royan), chemin vicinal ordinaire n° 9 dit chemin de la Falaise, boulevard de Cordouan (chemin vicinal ordinaire n° 1), chemin de grande communication n° 103 de Royan à Terre-Nègre. Un embranchement (voie de service) partant du champ de foire, reliant la ligne principale au dépôt. Il empruntera la voie suivante : boulevard de la Grandière (chemin vicinal n° 4), rue de l'Écluse (voie urbaine).

Le reste *comme au type* (*).

(*) Voir *le type*, *Ann.* 1882, p. 292.

(N° 280)

[18 octobre 1894]

Décret autorisant les travaux de prolongement de la jetée nord du port de Fécamp.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont autorisés les travaux de prolongement de la jetée nord du port de Fécamp conformément aux dispositions générales de l'avant-projet des 12-16 août 1893.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Fécamp, dans la délibération du 6 juillet 1894, de contribuer à la dépense par une subvention de 7.500 francs.

Art. 3. — La dépense évaluée à 202.500 francs, déduction faite du subside municipal indiqué à l'article précédent, sera imputée sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du département des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

. . . . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 281)

[24 novembre 1893]

Voirie (Grande). — Ports maritimes. — Canal de Caen à la mer. — Contravention. — (Ministre des travaux publics contre sieur Esnault.)

Le fait d'avoir, dans une partie du canal de Caen à la mer formant dépendance du port de Ouistreham, amarré un chaland, sans fanal et sans personne à bord pendant la nuit, constitue une infraction à l'article 2, titre I, livre IV, de l'ordonnance d'août 1681, dont la répression appartient un conseil de préfecture. — Condamnation à 25 francs d'amende et aux frais du procès-verbal.

. . . . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du plan joint au dossier que la partie du canal de Caen à la mer où le chaland du sieur Esnault a été amarré est une dépendance du port de Ouistreham ; que, par suite, les dispositions de l'ordonnance de 1681 lui sont applicables.

Considérant que le procès-verbal ci-dessus visé a été dressé contre le sieur Esnault non seulement pour avoir refusé d'obtempérer aux ordres d'un officier du port de Ouistreham, seul fait visé dans l'arrêté attaqué, mais encore pour avoir laissé son chaland pendant la nuit sans fanal et sans matelots à bord ; que ce dernier fait constitue une contravention de grande voirie prévue par l'article 2 du titre I du livre IV de l'ordonnance de 1681 qui le punit d'une amende de 50 livres ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture du Calvados a renvoyé le sieur Esnault des fins du procès-verbal et qu'il y a lieu de faire droit aux conclusions du Ministre des travaux publics et de condamner le sieur Esnault à 25 d'amende et aux frais du procès-

verbal... (Arrêté annulé. Le sieur Esnault est condamné à 25 francs d'amende et aux frais du procès-verbal.)

(N° 282)

[24 novembre 1893]

Voirie (Grande). — Chemins de fer d'intérêt général. — Embranchement industriel au profit d'une compagnie de tramways. — Travaux n'ayant pas dépassé les limites de l'autorisation accordée : pas de contravention. — (Ministre des travaux publics contre sieur Marteau)

CONSIDÉRANT que le Ministre n'établit pas qu'en renvoyant le sieur Marteau, chef de section de la compagnie du chemin de fer sur route de Paris à Arpajon, des fins du procès-verbal dressé contre lui, le conseil de préfecture du département de Seine-et-Oise ait fait une inexacte appréciation des termes dans lesquels la décision ministérielle du 27 mai 1891 a autorisé la compagnie ci-dessus dénommée à établir un embranchement sur la ligne du chemin de fer de Grande-Ceinture, près de la halte de Chilly-Mazarin ; qu'ainsi le recours susvisé doit être rejeté... (Rejet.)

(N° 283)

[24 novembre 1893]

Voirie (Grande). — Chemins de fer de la Corse. — Compagnie de chemins de fer départementaux. — Compte d'exploitation. — (Compagnie des chemins de fer départementaux.)

Doivent être inscrits au compte des dépense d'exploitation prévues par la convention du 21 février 1883, approuvée par la loi du 19 décembre suivant, les dépenses nécessaires pour le service du contrôle des recettes qui fonctionne sur place; — mais non les frais de mission d'un inspecteur principal envoyé en Corse, pendant un temps très limité, pour organiser l'exploitation; cette dernière dépense rentre dans le forfait de 8 p. 100

attribué à la Compagnie pour frais généraux et d'administration centrale.

VU LA REQUÊTE au nom de la compagnie des Chemins de fer départementaux... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision, en date du 11 mars 1891, par laquelle le Ministre des travaux publics a réglé définitivement le compte d'exploitation, en 1888, des lignes de la Corse exploitées par la compagnie; — *Ce faisant attendu* qu'en exécution de l'article 8 de la convention du 21 février 1883, la compagnie a établi, pour l'exercice 1888, un compte spécial des recettes et des dépenses relatives auxdites lignes, qu'elle exploite pour le compte de l'État et que le solde créditeur à son profit de 98.200 francs résultant de ce compte a été réduit par la commission de vérification et par l'arrêté attaqué d'une somme de 7.708f,37 par suite de la suppression de diverses dépenses de personnel et de contrôle; mais que cette suppression n'est pas justifiée; qu'en effet, en ce qui concerne les appointements et les frais de déplacement de l'inspecteur principal envoyé deux fois en mission sur le réseau Corse, c'est à tort que la commission prétend faire entrer ces dépenses dans le quantième de 8 p. 100 attribué pour frais généraux et dépenses de l'administration centrale, mais que ces frais représentent bien des dépenses d'exploitation des lignes dont il s'agit; que ce fonctionnaire, pendant le temps qu'il a passé en Corse pour organiser l'exploitation ou pour remplacer un employé supérieur en congé, a été complètement détaché de l'administration centrale et a véritablement fait partie du personnel du réseau au même titre que tout autre agent local; qu'en ce qui concerne les appointements des agents du contrôle des recettes, on ne saurait nier que ces dépenses soient également des dépenses d'exploitation proprement dites, et, par suite, distinctes des frais généraux rémunérés par le quantième de 8 p. 100; que toute interprétation différente de l'article 8 serait contraire au texte et à l'esprit de la convention; qu'il s'agit, dans l'espèce, d'un service local en dehors des services de l'administration centrale, seule visée par cet article, et que, contrairement à l'assertion de la commission, le quantième de 8 p. 100 eût été tout à fait insuffisant s'il eût dû comprendre de pareilles dépenses; par ces motifs, annuler, en tant que de besoin, la décision ministérielle du 11 mars 1891; ordonner le rétablissement dans le compte d'exploitation des lignes de la Corse pour l'année 1888 de la somme principale de 7.708f,37, représentant les dépenses indûment retranchées, le tout avec

augmentation de 8 p. 100 pour frais généraux et de 5 p. 100 pour intérêts, et calculer à nouveau de la prime d'économie; condamner, par suite, l'État à payer à la compagnie la somme de 5.735f,61, en plus de celle qui lui a été allouée par l'arrêté du 11 mars 1891, le tout avec intérêts de droit, et condamner l'État aux dépens;

Vu la loi du 19 décembre 1883, approuvant la convention du 21 février 1883 passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des Chemins de fer départementaux;

Vu le règlement d'administration publique du 31 janvier 1889;

Considérant que la compagnie demande le rétablissement au compte des dépenses d'exploitation des lignes de la Corse, pour 1888, de : 1° les sommes de 1.760 francs et 1.375f,87 pour appointements et frais de déplacement de l'inspecteur principal envoyé en mission sur le réseau Corse; 2° celle de 4.572f,50 montant des appointements des agents du contrôle des recettes, lesdites sommes ayant été retranchées à tort par l'arrêté attaqué, comme représentant des dépenses comprises dans le quantième de 8 p. 100 attribué à la compagnie pour frais généraux et d'administration centrale;

Sur le premier point :

Considérant qu'il n'est pas justifié que le sieur Gravier, inspecteur principal de la compagnie, envoyé en Corse pendant un temps très limité pour organiser l'exploitation des lignes à ouvrir et négocier certaines affaires locales, ait jamais cessé de faire partie de l'administration centrale et d'être rétribué à ce titre, et que le fait qu'il aurait, par mesure accidentelle, remplacé un agent local en congé, ne saurait être un motif suffisant pour faire entrer les frais de ses missions dans les dépenses d'exploitation; que, par suite, c'est avec raison que ces frais ont été considérés par l'arrêté attaqué comme compris dans les dépenses d'administration centrale et retranchés du compte d'exploitation des lignes dont il s'agit;

Sur le deuxième point :

Considérant que le service du contrôle des recettes qui fonctionne sur place se rapporte directement à l'exploitation des lignes exploitées, et que les dépenses auxquelles il donne lieu doivent être considérées comme des dépenses ordinaires de l'exploitation; que, par suite, l'État n'est pas fondé à prétendre qu'elles sont comprises dans les frais généraux prévus par l'article 8 de la convention susvisée et que, dès lors, il y a lieu de les rétablir au compte d'exploitation présenté par la compa-

gnie... (Il sera ajouté au compte des dépenses d'exploitation tel qu'il a été fixé par l'arrêté du ministre des travaux publics du 11 mars 1891, une somme de 4.572f,50 pour appointements des agents du contrôle des recettes pour l'année 1888. Le montant de la somme due par l'État à la compagnie sera augmenté de telle somme qu'il appartiendra, en conséquence du rétablissement ci-dessus ordonné, après calcul de la prime d'économie du quantième de 8 p. 100 et des intérêts dans les termes de l'article 8 de la convention du 21 février 1883. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la requête rejeté. L'État supportera les dépens exposés par la compagnie.)

(N° 284)

[25 novembre 1893]

Communes. — Taxe de pavage. — Ville de Bordeaux. — (Sieur Minvielle.)

Les propriétaires d'immeubles à Bordeaux sont tenus de supporter les frais du premier pavage des rues (chaussée et revers) en pavés de grès de sept à huit pouces d'échantillon, alors que les précédents pavages ne remplissaient pas ces conditions.

. . . . . .

CONSIDÉRANT que les anciens usages en vigueur dans la ville de Bordeaux mettant à la charge des riverains le premier pavage des rues en pavés de grès de 7 à 8 pouces d'échantillon, et qu'il résulte de l'instruction que l'empierrement qu'avait reçu la rue Prunier, avant l'année 1888, ne satisfaisait pas à ces conditions; que, dès lors, c'est avec raison que le sieur Minvielle a été imposé et maintenu à la taxe représentant le montant des frais du premier pavage, tant de la chaussée que des revers, exécuté en 1888, dans la rue Prunier, au devant des immeubles dont il est propriétaire... (Rejet.)

(N° 285)

[25 novembre 1893]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Exemption accordée à un individu frappé d'interdiction comme

se trouvant dans un état habituel d'imbécillité. — (Dame Gérard-Bastard.)

. . . . . .

CONSIDÉRANT que le fils de la dame Gérard-Bastard a été frappé d'interdiction, comme se trouvant dans un état habituel d'imbécillité, par jugement du tribunal civil de Beauvais en date du 22 juillet 1887 et qu'au 1er janvier 1892 il n'avait pas été relevé de cette interdiction ;

Considérant que le fils de la dame Gérard-Bastard ne pouvait dans ces conditions être considéré comme valide au sens de la loi du 21 mai 1836, et que par suite ladite dame est fondée à demander décharge des prestations auxquelles elle a été assujettie pour les années 1891 et 1892 sur les rôles de la commune de Villers-Saint-Sépulcre à raison de la personne de son fils... (Arrêtés annulés. Décharge.)

(N° 286)

[1er décembre 1893]

Cours d'eau non navigables. — Usines et moulins antérieurs à 1789. — *Règlement d'eau fait non dans un but d'utilité générale, mais dans l'intérêt de certains usiniers. — Excès de pouvoir.* — (Sieurs Fauchaux, Dutrop et autres.)

. . . . . .

CONSIDÉRANT que les moulins et usines des requérants, situés sur une rivière non navigable, ont une origine antérieure à 1789; qu'ainsi ils ont une existence légale et que l'administration, d'après les dispositions des lois susvisées, n'a le droit d'en régler le régime que dans un but d'utilité générale;

Considérant qu'il résulte, tout à la fois des enquêtes auxquelles il a été procédé et des constatations opérées par les ingénieurs eux-mêmes aux dates des 8 février 1883 et 28 novembre 1889, que les propriétés riveraines ne subissent aucun dommage par suite de l'élévation des eaux; que quelques parcelles d'un clos d'une très faible étendue et constitué par des alluvions récentes sont seules exposées à être recouvertes par les eaux en cas de crue; que les réclamations dont l'administration a été saisie ont leur véritable origine uniquement dans un débat entre deux

groupes d'usiniers dont les établissements sont situés sur deux chaussées différentes et qui ont, à raison de leur situation, des intérêts opposés; qu'en fixant, à la demande des usiniers de la chaussée d'amont, la hauteur de la retenue du barrage de la chaussée inférieure, et en prescrivant d'ouvrir dans cette chaussée de nouvelles vannes de décharge, le préfet du Loiret a fait usage de ses pouvoirs dans un but autre que celui en vue duquel ils lui ont été conférés et que son arrêté doit être annulé... (Arrêté annulé.)

(N° 287)

[1er décembre 1893]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Contradiction entre les prix du bordereau et ceux du devis : allocation des prix du devis par application de la disposition du bordereau, portant qu'en cas de contradiction les prix du devis devront être considérés comme bons. — (Sieur Rumel-Martin contre ville de Brive.)

. . . . . .

CONSIDÉRANT qu'aux termes de la disposition finale du bordereau des prix « en cas de contradiction entre les prix du bordereau et ceux du devis, ce sont ceux portés dans ce dernier qui devront être considérés comme bons »; que les clauses du devis imposent à l'entrepreneur, d'une part, moyennant l'allocation d'un prix de 60 francs par mètre cube, l'obligation de fournir une maçonnerie de pierre de taille, mise en place, taillée et rejointoyée, et qu'elles disposent en outre qu'il ne sera donné aucune plus-value pour taille moulurée; que, d'autre part, elles stipulent que la maçonnerie en élévation, dont le prix est fixé à 15 francs par mètre cube, sera en brazier finement piqué toujours dans le même sens pour les parties qui doivent rester visibles; qu'ainsi, par application de ces dispositions, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté les réclamations de l'entrepreneur fondées sur le bordereau, et tendant à l'allocation d'un prix de 70 francs pour la maçonnerie de pierre de taille et à la fixation d'un prix nouveau pour la maçonnerie de moellons piqués... (Rejet avec dépens.)

(N° 288)

[1er décembre 1893]

Travaux publics communaux. — Architecte. — Plans d'alignement et de nivellement. — Erreurs. — Expertise. — (Sieur Payras contre ville de Narbonne.)

Lorsque des plans d'alignement et de nivellement sont devenus définitifs par l'acceptation du conseil municipal et l'approbation du préfet, une expertise ne peut être ordonnée à l'effet de rechercher si des erreurs ont été commises dans ces plans.

Mais si l'architecte a consenti à réparer les erreurs qu'il a pu commettre dans le bornage effectué par application de ces plans sur le terrain, une expertise peut être prescrite pour rechercher ces erreurs.

. . . . . .

Considérant que, par un traité passé le 10 décembre 1878, le sieur Payras s'est engagé à faire les plans d'alignement et de nivellement de la ville de Narbonne autour des anciens remparts, en prolongement du plan d'alignement existant; que les dessins ou plans relatifs à ces alignements ont été acceptés par le conseil municipal en 1880 et approuvés par le préfet en 1882;

Considérant que, ces plans étant devenus définitifs, il ne peuvent plus faire l'objet d'une vérification; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné une expertise à l'effet de rechercher et vérifier si des erreurs ont été commises dans le plan d'alignement et de nivellement;

Mais considérant qu'en vertu du même traité du 10 décembre 1878 et d'un second traité du 24 juin 1882, le sieur Payras s'est chargé de faire le bornage des voies nouvelles et le nivellement du sol; que, par sa lettre en date du 1er mai 1884, il a pris l'engagement de faire toutes les rectifications et de ne réclamer le payement des sommes à lui encore dues qu'après vérification de l'exactitude de ces opérations; qu'ainsi c'est à bon droit que de ce chef le conseil de préfecture a renvoyé à des experts le soin de vérifier si le bornage et le nivellement dont l'exécution avait été confiée au sieur Payras ont été opérés conformément aux plans précités, ou si, au contraire, des inexactitudes ou des erreurs auraient été commises par lui au cours de ces opérations... (L'arrêté

du conseil de préfecture de l'Aude en date du 9 août 1890 est réformé en tant qu'il ne s'est pas borné à donner pour mission aux experts de rechercher quelles erreurs ont pu être commises par le sieur Payras dans l'application sur le terrain des plans d'alignement et de nivellement de la ville de Narbonne.)

(N° 289)

[1er décembre 1893]

Travaux publics communaux. — Malfaçons alléguées postérieurement à la réception définitive acceptée par le conseil municipal et approuvée par le préfet et après règlement et acceptation par les parties du décompte définitif. — Réclamation non recevable : par suite non-lieu à expertise. — (Sieur Payras contre ville de Narbonne et sieur Meunier.)

. . . . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction, d'une part, que les travaux dont le sieur Payras a pris la direction en 1881 pour la construction de l'école de cité à Narbonne ont fait l'objet d'une réception définitive à laquelle le conseil municipal a donné son adhésion dans sa délibération du 26 juillet 1883, approuvée par le préfet le 8 août suivant; que, d'autre part, le décompte de ces travaux a été réglé et respectivement accepté par les parties;

Considérant que, dans ces circonstances, la ville de Narbonne n'est pas recevable à rechercher le requérant en dehors des cas prévus par l'article 1792 du Code civil; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné une expertise à l'effet de vérifier soit l'existence des malfaçons alléguées par la Ville, soit l'exactitude du décompte définitif... (Arrêté annulé. Ville de Narbonne condamnée aux dépens.)

(N° 290)

[1er décembre 1893]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Ligne de Lyon à Genève. — Garantie d'intérêts. — Compte d'exploitation. — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.)

Les pertes d'exploitation subies par la compagnie de Lyon

sur la portion de la ligne de Lyon à Genève située au delà de la frontière ne doivent pas figurer, en principe, dans les comptes du réseau français. — Cette portion de ligne établie en dehors de tout contrôle du gouvernement français ne constitue pas un service de correspondance dans les termes de l'article 10 de la convention du 26 mai 1883, dont les insuffisances doivent entrer dans le compte d'exploitation des lignes françaises (*).

Mais la gare de Genève établie à l'extrémité de la ligne française de Lyon à Genève et utile à l'exploitation du réseau français constituant une gare commune, il y a lieu de faire entrer dans le compte d'exploitation de la ligne française une partie des travaux exécutés à cette gare, bien qu'ils n'aient pas été expressément autorisés par le gouvernement français (**).

Il y a lieu de considérer comme des dépenses d'exploitation, des allocations, indemnités de logement, primes de travaux, abonnements à des publications périodiques, etc., lorsqu'elles présentent un caractère suffisant d'utilité pour l'établissement, l'exploitation et l'administration du chemin de fer (***).

On ne doit pas prendre pour base du revenu d'immeubles faisant partie du domaine privé de la compagnie et loués soit à des tiers, soit à divers services du chemin de fer, le taux des fonds d'emprunts employés à la construction d'une ligne de chemin de fer (****).

(*-**-***-****) M. Le Vavasseur de Précourt, commissaire du gouvernement, a conclu en ces termes :

« La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a dû faire appel, en 1884, à la garantie d'intérêts de l'État : elle réclamait, à ce titre, de l'État une somme de 9.243.534f,95 ; le ministre des travaux publics a arrêté le montant de la garantie due à la Compagnie, pour l'année 1884, au chiffre de 8.419.602f,80. Le ministre a retranché du compte présenté par la compagnie : 1° les dépenses afférentes à la section de la ligne de Lyon à Genève, située sur le territoire suisse ; 2° il a réduit le chapitre des frais d'administration et celui des loyers payés au domaine privé de la compagnie, à titre d'occupation de certains immeubles faisant partie de ce domaine, pour l'exploitation. Le désaccord porte donc sur trois chefs distincts, qui constituent autant de questions de principe.

« I. *Exploitation de la section suisse de la ligne de Lyon à Genève.* — La ligne de Lyon à Genève comprend deux sections, l'une française, l'autre suisse, exploitées toutes deux par la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, et ayant fait l'objet de deux concessions distinctes à la même compagnie. La concession, sur le territoire suisse (section de 15 kilomètres entre la Plaine et Genève), a été faite par le conseil cantonal de Genève ; aujourd'hui, pour une concession de cette nature, l'intervention du Conseil fédéral serait nécessaire. Le caractère international de la ligne est attesté par la composition

. . . . . .

En ce qui touche *l'imputation au compte unique d'exploitation de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée des résultats de l'exploitation de la section suisse de la ligne de Lyon à Genève :*

Sur les conclusions principales :

---

même du conseil d'administration de la première compagnie concessionnaire, qui comprenait plusieurs des notabilités du canton de Genève, notamment le général Dufour. Le cahier des charges, dans plusieurs articles, avait soin de limiter à la frontière la concession française ; mais, en même temps, dans les articles relatifs aux combinaisons financières destinées à assurer l'exécution de la concession, il employait les expressions de ligne de Lyon à Genève, indiquant ainsi l'unité, au point de vue de l'exploitation, de la ligne nouvelle et la jonction forcée de deux concessions.

« Les recettes et dépenses générales doivent-elles être calculées sur toute la ligne, ou doit-on en déduire les 15 kilomètres de la Plaine à Genève ? Les dépenses spéciales de la section suisse doivent-elles entrer en compte ? La question doit être examinée, *en fait*, avant les conventions de 1883, *en droit*, au point de vue de l'interprétation de ces conventions, et, *en fait*, depuis ces conventions ; la question de droit est, en quelque sorte, encadrée, entre deux questions de fait ou plutôt entre deux constatations de la pratique suivie, avant 1883 et après cette date, dans les rapports entre l'État et les diverses compagnies.

« *Avant* 1883. — Le principe de la territorialité, applicable aux concessions de chemins de fer, entraîne cette conséquence que les dépenses faites par les compagnies, à raison de la prolongation de leurs lignes sur le territoire étranger, ne peuvent figurer dans les comptes du réseau français. Sans doute, cette règle comporte des exceptions, mais ces exceptions ont toujours été le résultat d'autorisations expresses. C'est ainsi que la compagnie de l'Est a été autorisée, en 1868, à comprendre dans les comptes annuels de l'exploitation les recettes et dépenses des lignes exploitées par elle sur le territoire du grand-duché de Luxembourg, à la suite d'une convention passée avec la compagnie des chemins de fer Guillaume-Luxembourg. De même, une loi du 23 mars 1874 a autorisé la compagnie du Midi à comprendre dans ses comptes de garantie et de partage des bénéfices l'avance annuelle faite à la société des chemins de fer de Barcelone pour l'achèvement de la section de Gerône à la frontière française.

« *Convention de* 1883. — Une autorisation expresse de cette nature serait inutile, suivant la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée pour les comptes de la section de la Plaine à Genève, l'exploitation de cette section constituant le le traité de correspondance, prévu par l'article 10 de la convention du 26 mai 1883, article qui se trouve reproduit dans les conventions conclues avec les autres compagnies, et qui fait partie de la législation générale des chemins de fer. Aux termes de cet article « seront compris dans ce compte unique d'exploitation les charges résultant des engagements de toute nature que la compagnie pourra contracter, avec l'assentiment du ministre des travaux publics, vis-à-vis des concessionnaires de chemins de fer reliés avec ces lignes ou en correspondance avec elles, et le résultat de tout traité de correspondance, par terre, par eau ou par voie de fer autorisé par le ministre ».

« L'exploitation de la ligne de la Plaine à Genève constitue-t-elle un traité de correspondance ? Nous écartons certaines objections, d'ordre accessoire,

Considérant que, pour justifier le rétablissement de la somme de 698.947f,30, représentant le déficit d'exploitation pour l'année 1884 de la portion de ligne de Lyon à Genève, située au delà de la frontière, la compagnie soutient que l'exploitation de cette section constitue un service de correspondance autorisé dont les résultats doivent, aux termes de l'article 10 de la convention du

---

faites par le ministre des travaux publics et tirées de ce qu'une correspondance suppose deux services exploités par deux concessionnaires différents, de ce que la convention ne dispose que pour l'avenir et de ce que l'exploitation de la ligne suisse n'a jamais été autorisée par le gouvernement.

« A ces trois objections, on peut répondre que la correspondance entre deux lignes est un fait matériel, dérivant de l'existence des deux lignes exploitées ou non par le même entrepreneur, que la convention dispose, pour l'avenir, au point de vue de l'établissement des comptes mais non au point de vue des faits qui devront donner lieu à telle ou telle imputation, et que l'exploitation de la ligne suisse a été, dès le début, non seulement autorisée, mais, en quelque sorte, imposée par le gouvernement français, comme une condition de sa propre concession.

« Mais il reste la question principale. Sommes-nous en présence d'un des traités prévus par la convention de 1883 ? Nous ne le pensons pas. Le traité de correspondance suppose un point d'arrêt, où se fait la correspondance, soit par chemin de fer, soit par voiture, si une voiture prolonge la ligne ferrée, dans un pays de montagne, soit par eau ; la compagnie du Nord a un traité de correspondance avec les compagnies des bateaux à vapeur, qui traversent la Manche entre la France et l'Angleterre, et avec les compagnies anglaises du South-Western et du Chathan-Dover-railways. Sur la ligne de Lyon à Genève, il n'y a, à la frontière, qu'une petite station, la Plaine, à laquelle ne s'arrêtent pas les trains directs. Le dernier arrêt, en France, a lieu à Bellegarde, simple station douanière et non pas gare d'échange, située très en deçà de la frontière, dont elle est séparée par deux stations et par tout le pays de Gex, qui, en vertu d'anciens privilèges, est en dehors de la ligne des douanes, comme le sont, depuis l'annexion de la Savoie en 1860, les arrondissements de Saint-Julien et de Thonon, formant les anciennes provinces du Chablais et de Faucigny. Ni le texte, ni les travaux préparatoires des conventions de 1883 ne permettent de donner au mot de correspondance un autre sens que son sens usuel et limité ; pour interpréter ce mot, il n'est pas nécessaire d'être jurisconsulte, il suffit d'être voyageur.

« *Depuis* 1883. — D'ailleurs, depuis 1883, la pratique suivie a été la même qu'auparavant ; toutes les fois qu'à titre exceptionnel, une compagnie a été autorisée à comprendre dans ses comptes les résultats d'une exploitation faite sur un territoire étranger, une autorisation expresse est intervenue. Plusieurs autorisations de cette nature se sont même appliquées à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ; la plus intéressante à signaler est celle qui concerne le prolongement, jusqu'à l'extrémité du lac de Genève, de la ligne d'Évian ; cette ligne, entre Saint-Gingolph et le Bouveret, emprunte le territoire suisse sur quelques kilomètres, et il a fallu un acte exprès du gouvernement pour permettre à la compagnie de comprendre l'exploitation de cette ligne, dans son entier, dans les comptes du réseau français. Nous estimons donc, avec le ministre des travaux publics, qu'il n'y a pas lieu de faire état, dans les comptes

26 mai 1883, être compris dans le compte unique d'exploitation ;

Mais considérant que la portion de ligne dont il s'agit, exploitée par la compagnie P.-L.-M., est située en territoire étranger, qu'elle a été concédée et subventionnée par le gouvernement

---

servant à déterminer la garantie d'intérêt, des excédents de dépenses de la section de la Plaine à Genève.

« *Gare de Genève.* — A titre subsidiaire, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée demande à comprendre, dans ses comptes, les dépenses spéciales de la gare de Genève, dont les agrandissements ont été rendus nécessaires pour le service d'exploitation du réseau français, et qu'elle évalue à 491.948f,56. Le ministre des travaux publics objecte, en premier lieu, que la question est la même que la précédente, que l'État ne peut être tenu à la garantie des dépenses, qu'il n'a, ni autorisées, ni contrôlées, et que la clef de la garantie d'intérêt ne peut être placée à l'étranger. Cette objection n'aurait de portée que s'il s'agissait de comprendre ces dépenses intégralement dans le compte de premier établissement ; mais il s'agit uniquement de savoir si la compagnie tire, de ces dépenses, un profit pour le réseau français, et si, dès lors, celui-ci doit, au compte d'exploitation, payer, à titre de redevance, une somme quelconque à raison de ce profit spécial ; c'est une question nouvelle, absolument distincte de celle que nous venons de traiter.

« La gare de Genève est-elle une gare commune entre le réseau français et les réseaux suisses ? Dans quelles conditions ce caractère de gare commune a-t-il été reconnu par le gouvernement français ?

« Une gare commune entre un réseau français et un réseau étranger n'est pas nécessairement située à la frontière même des deux pays, une gare commune est celle dans laquelle se font les échanges, à la rencontre des deux réseaux, et il est certain que, si la gare de Genève n'avait pas été établie avec cette destination, si les dépôts de matériel, si les bâtiments nécessaires à cet échange n'y avaient pas été installés, une gare commune d'échange aurait dû être créée à la frontière, et sa création aurait imposé des charges importantes en dépenses au réseau français. Le caractère de gare commune est formellement attesté par la concession, faite par le canton de Genève, le 27 octobre 1852, dans laquelle la compagnie s'oblige à construire un embarcadère assez vaste pour servir à l'exploitation du chemin de Lyon, de celui se dirigeant sur les autres cantons suisses, et d'un autre venant de Savoie, si ce chemin est établi. On prévoit que la gare pourra servir à plusieurs compagnies, elles y jouiront proportionnellement des mêmes droits et y supporteront les mêmes charges.

« Le ministre des travaux publics objecte que, la gare de Genève fût-elle gare commune, ces dépenses ne peuvent être relevées en compte, à moins d'une convention expresse, et il cite la convention du 20 janvier 1879, relative à la gare italienne de Vintimille. La même convention concerne également la gare française de Modane. C'est, avant tout, un acte diplomatique, intervenu entre le Président de la République et le roi d'Italie, ayant pour but de permettre l'accès en armes des douaniers des deux pays dans ces gares frontières, et de régler les mesures de surveillance, de police et de douane à y appliquer : cette convention, dans son objet principal, était destinée à régler de plus hauts intérêts que la participation de gares communes à des dépenses d'exploitation.

« A Vintimille, la compagnie réplique par Pontarlier ; ce dossier nous con-

suisse et établie en dehors de toute participation directe et de tout contrôle du gouvernement français; que, par suite, son exploitation comporte nécessairement un compte distinct de celui du réseau français;

Considérant, en outre, qu'il résulte des termes du cahier des

---

vie à un véritable voyage, il aurait dû être rapporté à l'époque des vacances. A Pontarlier, que se passe-t-il? La compagnie du Jura-Simplon, qui exploite les deux sections de Pontarlier à la frontière, vers Neuchâtel et vers Lausanne, paye à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée les deux tiers des dépenses communes de la gare. Sans doute, la situation n'est pas exactement la même, puisqu'il s'agit de sections de lignes situées sur le territoire français; mais, l'État acceptant, dans les comptes de recettes de la compagnie, l'imputation des payements faits par la compagnie suisse, la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée est fondée à tirer de ce fait un argument d'analogie, qui n'est pas sans valeur.

« Au surplus, si la gare commune doit être autorisée par le gouvernement français, cette autorisation nous paraît résulter d'une série d'actes, qui ont rappelé et approuvé les traités primitifs passés, non seulement avec la France, mais avec le canton de Genève, notamment la convention du 19 décembre 1855 réglant la fusion de la compagnie de Lyon à Genève avec la compagnie de Lyon à la Méditerranée, et la convention du 11 avril 1857 substituant à cette dernière la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

« Il ne s'agit pas d'ailleurs d'admettre en compte toutes les dépenses de la gare de Genève. Dans ces dépenses, il y en a qui concernent les besoins du réseau suisse de Lausanne, il y en a d'autres qui ont été nécessitées par l'importance de la ville de Genève. C'est une obligation pour les compagnies, tant en France qu'à l'étranger, d'élever dans les grandes villes des gares monumentales; ces gares existent aussi bien en Allemagne, en Belgique, en Hollande qu'en France; en Angleterre, les gares de Londres, de Liverpool, de Glasgow, d'Édimbourg, situées au centre même des villes, couvrent des espaces de terrain considérables. Le ministre, devant lequel nous proposons de renvoyer la compagnie, n'aura pas à examiner toutes les dépenses de la gare de Genève: il aura à rechercher quelle est la dépense d'exploitation représentant équitablement le profit que le réseau français tire de cette gare de Genève. Cette appréciation sera d'autant plus facile à faire qu'elle a été déjà effectuée dans un premier travail, fait par l'administration des travaux publics, qui avait, au début, semblé admettre les prétentions de la compagnie, en ce qui concerne la gare commune de Genève.

« II. *Frais d'administration.* — La seconde question, importante en doctrine, porte sur des chiffres beaucoup moins élevés. Le ministre, sur l'avis de la commission de vérification des comptes, a retranché du compte des dépenses, premièrement un certain nombre de dépenses concernant le *personnel*, secondement une dépense concernant le service de la presse.

« Deux principes doivent être conciliés, le droit de l'État de contrôler les comptes des compagnies qui lui demandent le payement de sommes, à titre de garantie d'intérêts, le droit des compagnies de régler elles-mêmes leur administration.

« Le droit de l'État est incontestable: il dérive de la nature même des choses, il est la conséquence nécessaire du système de la garantie d'intérêts, le Conseil d'État l'a déjà plusieurs fois reconnu; il a jugé que l'État avait le

charges annexé à la loi du 10 juin 1853, portant concession de la ligne de Lyon à la frontière, que seule cette portion de ligne pouvait être appelée à participer à la garantie d'intérêt stipulée par l'État français; — que, dans ces circonstances et en l'absence de tout acte législatif ou de toute autorisation spéciale de la part

---

droit de rechercher les recettes que les compagnies, par des remises abusives, auraient négligé de percevoir, en matière de droits de magasinage ; cette année même, en 1893, l'on a reconnu à l'État le droit d'écarter des comptes, des dépenses non justifiées, dans une affaire concernant la compagnie du chemin de fer de Dakar, au Sénégal.

« Le droit des compagnies dérive des actes mêmes qui les ont constituées. Aux termes de l'article 38 des statuts de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, approuvés par décret du 3 juillet 1857, le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société, il nomme et révoque tous les employés ou agents, détermine leurs attributions et fixe leurs traitements.

« La conciliation entre ces deux droits de l'État et de la compagnie est facile à établir. L'État peut contrôler les dépenses, mais, avec une réserve très grande, surtout dans les questions de personnel. L'État contrôle il n'administre pas.

« Les dépenses du personnel supprimées par la décision attaquée sont de deux sortes, individuelles et collectives. Les dépenses, que nous qualifions d'individuelles, s'appliquent à une allocation annuelle de 5.000 francs, consentie en faveur de la veuve de M. Réal, ancien secrétaire général de la compagnie, dont il avait été un des ouvriers de la première heure, et une somme de 10.000 francs représentant le loyer et l'appartement du secrétaire général, dans l'immeuble appartenant au domaine privé de la compagnie, rue Saint-Lazare. Cette seconde allocation n'est qu'un des éléments du traitement du secrétaire général ; quand à la première, elle nous paraît rentrer dans les dépenses faites dans un but d'utilité parfaitement justifiée, dépenses qui, aux termes du décret du 6 juin 1863, article 13, sont comprises dans les frais annuels d'exploitation.

« Le motif qui nous fait proposer le rétablissement aux comptes de ces dépenses nous porte également à proposer le rétablissement des sommes figurant dans les comptes, sous le titre d'indemnités de mises à la retraite. La compagnie est dans l'usage d'allouer à ceux de ses employés qui sont mis à la retraite des indemnités, au moment de leur départ, égales à la moitié ou au quart d'une année de traitement ; en 1884, un ancien sous-directeur a reçu une année de traitement, dans ces conditions : si la compagnie peut ainsi se montrer généreuse envers son personnel, très digne d'intérêt, c'est une générosité bien placée, car elle stimule le personnel à produire un travail plus soutenu qui profite à l'exploitation.

« Les primes de fin de travaux, portées au compte de premier établissement, et allouées au personnel dit de la construction, pourraient prêter à une critique, plus sérieuse ; ce personnel, autrefois, n'était pas, comme il l'est aujourd'hui, employé, à titre permanent, comme celui de l'exploitation, ce qui justifiait l'allocation de ces primes. Aujourd'hui, il s'agit, en réalité, d'un supplément de traitement ; nous admettons néanmoins ce supplément de traitement, comme rentrant dans les dépenses utiles, qui peuvent entrer en compte ; les compagnies

du gouvernement, la compagnie ne saurait être fondée à prétendre que l'exploitation du tronçon de la Plaine à Genève constitue un service de correspondance dans les termes de l'article 10 de la convention du 26 mai 1883, et que les insuffisances de cette exploitation doivent figurer au compte unique établi pour

---

sont les premières intéressées à ne pas faire de dépenses frustratoires, et activer le zèle du personnel de la construction n'est pas une dépense inutile.

« Les comptes de la compagnie contiennent un chapitre spécial relatif au service de presse. Ce chapitre n'est pas critiqué, dans son ensemble, par la décision du ministre, qui admet notamment tous les articles relatif à des subventions allouées à divers journaux financiers. La décision se borne à retrancher 3.900 francs représentant vingt abonnements à la *Revue des Deux Mondes* et cent-quarante-cinq abonnements au *Correspondant*.

« Le débat ne peut porter que sur l'utilité de l'abonnement : cette utilité nous semble résulter de ce fait que les deux recueils, dont il s'agit, s'adressent à un public, en relations journalières avec l'exploitation et contiennent des articles économiques intéressants à connaître pour le service de l'exploitation ; quant à la quotité des abonnements, c'est une question de détail, que le conseil d'administration a appréciée, et qu'aucune pièce du dossier ne nous permettrait de discuter. Nous proposons donc le rétablissement de toutes les sommes supprimées par la décision attaquée, au chapitre des dépenses, comme frais d'administration.

« III. *Loyers payés par l'exploitation pour occupation de locaux ou d'immeubles, faisant partie du domaine privé de la compagnie.* — La compagnie possède, à titre de domaine privé, plusieurs immeubles dans Paris, et elle perçoit du service de l'exploitation un loyer pour ceux de ses immeubles qui sont affectés à ce service, exactement comme s'il s'agissait d'immeubles appartenant à des particuliers et qui seraient pris en location. La compagnie, en tant que propriétaire de ce domaine privé, est un particulier, qui a le droit de tirer profit du produit de ses immeubles ; le principe du droit n'est pas contesté.

« Au nomdre de ces immeubles figure la maison de la rue Saint-Lazare, dans laquelle est installée la direction et où siège le conseil d'administration, et le bureau central de la rue Saint-Anne, qui a été installé dans les circonstances suivantes. L'immeuble de la rue Saint-Anne a été acheté moyennant un prix principal de 3.400.000 francs par les trois compagnies Paris-Lyon-Méditerranée, Est et Ouest, la première contribuant pour les trois cinquièmes, et les deux autres chacune pour un cinquième ; il s'agissait de réaliser le désir, plusieurs fois exprimé par l'administration supérieure, de créer au centre de Paris un bureau de ville commun à toutes les compagnies : les compagnies du Nord et d'Orléans ont refusé d'entrer dans la combinaison.

« Le bureau central de la rue Saint-Anne, très utile pour le service des marchandises et du camionnage n'a peut-être pas présenté, pour le service des voyageurs, toute l'utilité qu'on en attendait. Les voyageurs étrangers trouvent, dans les hôtels, des communications faciles, par le téléphone, avec les gares mêmes de départ, et ceux qui veulent retenir des places de luxe s'adressent aux bureaux spéciaux installés sur les boulevards, au centre même de Paris.

« Quoi qu'il en soit, il est incontestable qu'un loyer doit être payé par le service d'exploitation qui occupe les locaux. La compagnie a porté ce loyer à 5 et demi p. 100 du capital d'établissement de ces immeubles. La commission

les lignes françaises; que, dès lors, la demande doit être rejetée;

Sur les conclusions subsidiaires :

Considérant que la compagnie demande au moins l'imputation audit compte unique d'une somme de 491.948f,56 pour la

---

de vérification des comptes y substitua le taux moyen d'intérêt, amortissement déduit, résultant des émissions d'obligations de chacune des années pendant lesquelles ont eu lieu les dépenses de construction.

« On peut discuter sur le taux proposé par la compagnie, mais le système qu'on lui oppose nous paraît reposer sur une confusion.

« Les immeubles, dont il s'agit, situés en dehors de l'enceinte du chemin de fer et exclus du domaine public n'ont rien de commun avec les valeurs affectées à l'établissement et à l'exploitation de la ligne et si le crédit de la compagnie lui permet d'emprunter des capitaux mobiliers à des conditions avantageuses, ces opérations ne peuvent être invoquées, à aucun titre, pour déterminer le taux de revenu d'un immeuble industriel. Le système est certainement ingénieux, mais il ne tient pas compte de la double qualité de la compagnie, propriétaire d'un domaine privé, et exploitant un service public.

« Le taux proposé par la compagnie (5 et demi p. 100) nous paraîtrait bien élevé aujourd'hui, même appliqué à un immeuble industriel; mais, en 1884, il n'excédait pas le taux moyen de revenu des immeubles de cette nature, à Paris. Nous sommes donc d'avis, sur ce chapitre, de rétablir les chiffres primitifs, portés aux comptes de la compagnie.

« En résumé, nos conclusions tendent: sur la première question, au rejet des conclusions principales de la compagnie (section de la Plaine à Genève) et à l'admission des conclusions subsidiaires (gare de Genève) avec renvoi, pour liquidation, devant le ministre des travaux publics; sur les deuxième et troisième questions (frais d'administration et immeubles de domaine privé occupé par l'exploitation) à l'admission de la requête.

« Cette affaire tire son importance, non seulement de l'intérêt des questions qui y sont posées, mais de ce fait qu'elle est la première où le Conseil d'État est appelé à fixer le chiffre de la garantie due par l'État, à la suite des conventions de 1883. Le chiffre de ces garanties a augmenté depuis 1884, et cette augmentation justifie le soin avec lequel la commission de vérification examine les comptes qui lui sont soumis. Il sera facile, pour les questions de détail, d'éviter les difficultés. L'État et les compagnies, en quelque sorte associés par le système des garanties d'intérêt, poursuivent le même but: assurer le service public des chemins de fer, dans les conditions les moins coûteuses, mais sans négliger rien de ce que réclame la bonne exécution de ce service. Pour les questions de principe, comme celle de la ligne de Genève, l'intervention du Conseil d'État est la meilleure garantie, pour les compagnies comme pour l'État.

« Nous concluons, par ces motifs : « 1° au renvoi de la compagnie devant « le ministre des travaux publics pour faire fixer la somme à porter au compte « des dépenses d'exploitation de la ligne de Lyon à la frontière, à titre de « participation dans les charges et frais de la gare de Genève; 2° à l'augmen- « tation du compte d'établissement, tel qu'il a été fixé par le ministre des tra- « vaux publics, des sommes de 238.378f,15 pour l'ancien réseau et 2.622f,34 « pour le nouveau réseau, lesdites sommes représentant pour 229.288f,80 les « primes de fin de travaux et pour 9.089f,34 la partie des frais généraux

part de la ligne principale de Lyon à la frontière dans les charges et frais de la gare de Genève, ou son renvoi devant le ministre pour fixer d'accord le chiffre définitif qui devra être inscrit ;

Considérant que la construction ou l'exploitation par la compagnie concessionnaire du gouvernement français du prolongement jusqu'à Genève de la ligne de Lyon à la frontière a été prévue par l'acte de concession du 10 juin 1853 précité et que, d'autre part, l'engagement entre le canton de Genève et la même compagnie, le 27 octobre 1852, laquelle stipulait qu'une gare commune serait établie à Genève avec la participation dans les droits et charges résultant de cet établissement, de toutes les compagnies qui en feraient usage, a été connu du gouvernement français qui lui a donné son assentiment dans les divers actes d'approbation des statuts des sociétés qui se sont substitués à la compagnie de Lyon à Genève, aux droits de laquelle se trouve actuellement la compagnie requérante;

Considérant que la participation de la ligne de Lyon à la frontière, laquelle se confond avec le prolongement jusqu'à Genève, à l'usage commun des divers locaux et services de la gare établie dans cette ville, ne saurait être contestée; que, d'ailleurs, cette gare a été construite et aménagée en vue du trafic et du service de la ligne entière de Lyon à Genève, dont elle constitue le point terminus et que, par suite, ladite ligne doit être appelée, même en ce qui concerne la partie française, à contribuer aux charges afférentes à la gare dont il s'agit en proportion des avantages qu'elle en retire;

Considérant que la somme représentant la part dans lesdites charges de la ligne de Lyon à la frontière doit être considérée comme une dépense d'exploitation et, par suite, inscrite au compte de la compagnie P.-L.-M., mais que la somme de 491.948f,56 dont celle-ci demande l'imputation pour 1884, n'étant

---

« indûment retranchés ; 3° à l'augmentation de la somme, fixée pour la « garantie d'intérêt de 1884, de 33 625 francs du chef de l'augmentation des « dépenses d'exploitation à raison des mises à la retraite, de 57.081f,34, du « chef des loyers payés au domaine privé, de 10.982f,35, à raison des charges « des dépenses ajoutées au compte d'établissement pour l'ancien réseau et de « 450f,13 pour le nouveau réseau, de 24.846f,03, à raison de partie des dé- « penses des frais généraux d'administration centrale, imputables à l'exploi- « tation et indûment retranchés, enfin, de la somme, à laquelle sera définiti- « vement fixée la part contributive de la ligne de Lyon à la frontière, dans les « charges de la gare de Genève. Nous concluons, en outre, à la réformation « de l'arrêté du ministre des travaux publics, au rejet du surplus des conclu- « sions de la compagnie et à la condamnation de l'État aux dépens. »

appuyée d'aucune justification, il y a lieu, faisant droit à ses conclusions, de la renvoyer devant le ministre pour faire fixer le titre définitif qui devra être inscrit de ce chef;

En ce qui touche le rétablissement au compte de l'exercice 1884 des diverses sommes retranchées par le ministre au chapitre des frais généraux :

Considérant que la compagnie justifie que les dépenses qui ont fait l'objet des retranchements dont il s'agit se rapportent à une allocation à la veuve Réal, au logement du secrétaire général, aux primes de fin de travaux, à des indemnités de mise à la retraite et à des abonnements à des publications périodiques, et présentent un caractère suffisant d'utilité pour l'établissement, l'exploitation et l'administration du chemin de fer dans le sens des articles 1 et 13 du décret du 6 juin 1863; que, par suite, c'est à tort qu'elles ont été retranchées du compte présenté par la compagnie et qu'il y a lieu de les rétablir;

En ce qui touche le retranchement opéré sur les loyers payés au domaine privé à raison des immeubles occupés par l'exploitation :

Considérant que, par l'arrêté attaqué, le ministre a refusé l'inscription en compte du loyer payé par l'exploitation au taux de 5,50 p. 100 du capital pour l'occupation de bâtiments dépendant du domaine privé et nécessaires aux services du chemin de fer et l'a réduit à un taux calculé sur l'intérêt moyen résultant du cours des émissions d'obligations ayant eu lieu pendant les années où se sont effectuées les dépenses de construction; mais que la compagnie soutient que les sommes par elles portées en compte représentent, d'après le prix des locations courantes, le revenu normal que le domaine privé est autorisé à retirer de ses immeubles et que les sommes retranchées de ce chef doivent être rétablies;

Considérant que les immeubles dont il s'agit, situés en dehors de l'enceinte du chemin de fer et exclus du domaine public, ne sauraient être assimilés aux valeurs faisant partie de la ligne et de ses dépendances et que le taux des fonds d'emprunts employés à la construction de ladite ligne, lequel d'ailleurs s'applique à la rémunération d'un capital mobilier, ne saurait être pris pour base du revenu d'immeubles appartenant en propre à la compagnie et loués soit à des tiers, soit à divers services du chemin de fer;

Considérant, en outre, qu'il résulte de l'instruction que le prix des loyers mis à la charge de l'exploitation correspond à la valeur

locative des immeubles appartenant à la compagnie et que, par suite, celle-ci est fondée à prétendre que le ministre a opéré à tort une réduction sur le montant de ces loyers et que sa demande doit être accueillie sur ce chef... (La compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée est renvoyée devant le Ministre des travaux publics pour faire fixer, après avis de la commission de vérification des comptes, la somme représentant la part au compte de la ligne de Lyon à la frontière dans les charges et frais de la gare de Genève. Le compte d'établissement de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, tel qu'il a été fixé par l'arrêté susvisé du Ministre des travaux publics à fin 1883, sera augmenté de : 1° la somme de 239.378f,14 pour l'ancien réseau, ladite somme représentant pour 220.288f,80 les primes de fin de travaux et pour 9.089f,34 la partie des frais généraux indûment retranchés par ledit arrêté, et 2° la somme de 2.622 francs, à raison de dépenses de même nature applicables au nouveau réseau. Il sera tenu compte, pour fixer la garantie d'intérêt de 1884, de : 1° la somme à laquelle sera définitivement fixée la part contributive de la ligne de Lyon à la frontière dans les charges et frais de la gare de Genève; 2° les sommes de 23.625 francs à raison de l'augmentation des dépenses d'exploitation du chef des mises à la retraite et de 57.081f,34 du chef des loyers payés au domaine privé; 3° la somme de 10.982f,35 à raison des charges des dépenses d'établissement ajoutées ainsi qu'il est dit ci-dessus pour l'ancien réseau et de 450f,13 pour le nouveau réseau; 4° la somme de 24.846f,03 à raison de partie des dépenses pour frais généraux d'administration centrale imputables à l'exploitation et indûment retranchées par l'arrêté attaqué. L'arrêté du Ministre des travaux publics est réformé dans ce qu'il a de contraire. Le surplus des conclusions de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée est rejeté. L'État supportera les dépens.)

(N° 291)

[2 décembre 1893]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations. — Subventions. — (Sieur Lambert et autres.)

Chemins vicinaux (*Loi du 21 mai 1836*).

Prestations. — Annualité.— Éléments d'imposition non possédés au 1er janvier. Décharge (Dame Locard).

Subventions pour dégradations extraordinaires. — Expertise relative à des dégradations causées en 1887, n'ayant eu lieu qu'en 1891 par le fait du requérant. Régularité de cette expertise, alors surtout que l'expert a eu à sa disposition des documents, établis en temps utile, lui permettant d'apprécier l'existence et l'étendue des dégradations (Lambert) (*).

— Dégradations extraordinaires causées, par des transports de plâtre, à un chemin vicinal figurant sur le tableau des chemins entretenus à l'état de viabilité. Subvention due (Lambert).

— Subvention fixée en tenant compte du nombre et du poids des chargements, de la distance parcourue et des diverses circonstances dans lesquelles les transports ont été effectués (Lambert).

Procédure. Conseil d'État. — Recours collectif formé par une seule requête contre trois arrêtés, ayant fait chacun l'objet d'une notification distincte. Recevabilité seulement en ce qui concerne les subventions de la première année dénommée dans la requête (Lambert).

. . . . . .

En la forme : — . . . . . .

Sur la tardivité de l'expertise :

Considérant que, si l'expertise relative aux dégradations extraordinaires causées en 1887 n'a eu lieu qu'en février 1891, il résulte de l'instruction que ce retard est imputable au requérant; qu'au surplus l'expert a eu à sa disposition des documents, établis en temps utile, lui permettant d'apprécier l'existence et l'étendue des dégradations;

Au fond :

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que le chemin vicinal n° 9 a été porté sur le tableau des chemins qui, au 1er janvier 1887, étaient entretenus à l'état de viabilité, que ledit tableau a été régulièrement publié et affiché dans la commune d'Argenteuil, sans qu'aucune réclamation ait été présentée par le sieur Lambert;

Considérant, d'autre part, que, pour évaluer les sommes nécessaires à la réparation des dégradations extraordinaires

(*) 23 janvier 1892, Opoix, *Ann.* 1893, p. 280.

locative des immeubles appa[illegible] 9, par les transports de suite, celle-ci est fondée [illegible] tenu compte du nombre et tort une réduction su[illegible] la distance parcourue et des mande doit être acc[illegible] lesquelles les transports ont été à Lyon et à la Mé[illegible] 96 la subvention due par le requé- travaux publics [illegible] charge une part proportionnelle des de vérificatio[illegible] conseil de préfecture a fait une exacte appré- compte de [illegible] de l'affaire... (Rejet.)

frais de la
pagnie
susvis
mer
so
v

(N° 292)

[2 décembre 1893]

Cours d'eau non navigables. — Taxe de curage. — Syndicat de la Basse-Seugne. — (Sieur Rousseau-Boisson et autres).

Qualité pour se pourvoir. — Recours formé par un intéressé aux travaux de curage, qui n'a pas été partie devant le conseil de préfecture : non recevabilité (*Rousseau*, 1re *esp.*).

D'anciens propriétaires personnellement imposés sur le rôle de la taxe ne sont pas recevables à déférer au Conseil d'État un arrêté du conseil de préfecture qui a statué sur les demandes en décharge formées par les nouveaux propriétaires, leurs ayants cause, seuls réclamants devant le conseil de préfecture. (*Georgeon et autres*, 2e *esp.*).

Expertise. — Depuis la loi du 22 juillet 1889, l'expertise est encore obligatoire, en matière de taxes assimilées dont l'assiette n'est pas confiée à l'administration des contributions directes, du moment qu'elle a été demandée par les intéressés. — Arrêté annulé. Renvoi (*Lambert et autres*, 3e *esp.*) (*).

(*) M. le commissaire du gouvernement, Le Vavasseur de Précourt, a présenté sur cette affaire des conclusions qui peuvent se résumer ainsi :

« Les sieurs Lambert et autres dont les propriétés sont comprises dans les limites du syndicat de la Basse-Seugne ont réclamé devant le conseil de préfecture de la Charente-Inférieure contre les taxes qui leur avaient été imposées ; ces taxes avaient pour but, suivant eux, de permettre au syndicat de payer des dépenses irrégulièrement engagées par lui et s'appliquant à des travaux complètement différents de ceux qu'il avait été autorisé à effectuer par le décret prescrivant l'exécution des dits travaux. — Devant le conseil de préfecture, les réclamants avaient demandé l'expertise ; elle n'a pas été ordonnée. Était-elle obligatoire ?

« Avant la loi du 22 juillet 1889 la question ne faisait pas de doute. La

1re ESPÈCE. — (*Sieur Rousseau-Boisson*).

. . . . . .

CONSIDÉRANT que le sieur Rousseau ne figure pas parmi les intéressés aux travaux de curage de la Basse-Seugne dont la

---

jurisprudence du Conseil d'État considérait l'expertise, lorsqu'elle était demandée, comme obligatoire dans toutes les contestations relatives aux taxes assimilées aux contributions directes, sans distinguer entre celles recouvrées par l'administration des contributions directes et celles soumises à un autre mode de recouvrement (voy. en matière de taxe de curage, Courot, 30 novembre 1883, *Ann.* 1884, p. 602). Il n'y avait d'exception que dans le cas où les circonstances de l'affaire rendaient l'expertise manifestement inutile et frustratoire, par exemple, s'il y avait une question de compétence ou de délai à résoudre, rendant inutile l'examen des questions de fait qui pouvaient être utilement soumises aux experts.

« En 1890, le Conseil d'État a jugé que la procédure de tierce-expertise, en matière de contributions directes avec désignation du tiers-expert par le juge de paix, réglée par la loi du 29 décembre 1884, était applicable en matière de taxes assimilées (Ministre de l'agriculture, 6 décembre 1890, *Ann.* 1892, p. 688). Cette décision rendue en matière de subventions spéciales s'appliquait à une expertise faite antérieurement à la loi du 22 juillet 1889 sur la procédure devant les conseils de préfecture.

« L'article 11 de cette loi, — après avoir dit que les réclamations en matière électorale et en matière de contributions directes continueront à être présentées et instruites dans les formes spéciales prescrites par les lois spéciales de la matière, et qu'il en sera de même pour les taxes assimilées dont l'assiette et la répartition sont confiées à l'administration des contributions directes, — ajoute que les réclamations relatives aux taxes assimilées, dont l'assiette n'est pas confiée à cette administration, seront instruites dans les formes prescrites par les articles 1 à 9 de la nouvelle loi. Ces articles ne parlent pas d'expertise. Le directeur général des contributions directes, dans une circulaire du 1er janvier 1890, le ministre des finances dans l'instruction générale du 31 juillet 1890 qui reproduit les termes de cette circulaire, interprètent cet article comme ayant modifié l'ancienne législation et supprimé la nécessité de l'expertise. La doctrine adopte l'interprétation contraire (Picard, *Traité des Eaux*, t. II, p. 277 ; — Teissier et Chapsal, *Traité de la procédure devant les conseils de préfecture*, p. 200).

« La question doit être examinée au point de vue du texte et au point de vue des principes généraux.

« A l'appui de la première interprétation on peut soutenir que l'article 11 de la loi du 22 juillet 1889 n'a pu, dans deux paragraphes différents, employer le mot : *instruites* dans deux sens opposés. Du moment qu'il est reconnu que le paragraphe disant que les réclamations en matière de contributions directes continuent à être instruites comme par le passé, vise l'ancienne expertise et la maintient implicitement, on doit admettre que le paragraphe, pour les taxes assimilées, disant qu'elles sont instruites dans les formes fixées par les articles 1 à 9 de la loi, donne à ce mot la même portée générale et exclut dès lors l'expertise dont il n'est pas question dans les articles de loi précités.

« A l'appui du même système on peut ajouter que la loi a maintenu expressément, par l'article 13, la nécessité d'une expertise en matière de subventions

réclamation a été rejetée par l'arrêté du conseil de préfecture de la Charente-Inférieure du 10 juillet 1890; que, dès lors, il n'est pas recevable à déférer cet arrêté au Conseil d'État, pas plus qu'à demander directement la décharge d'une taxe à laquelle il aurait été imposé... (Rejet.)

2e ESPÈCE. — (*Sieur Georgeon et autres*).

. . . . . .

CONSIDÉRANT que les onze requêtes ci-dessus visées des sieurs Georgeon (Lous-Hugues), Machefert, Machaud et autres émanent toutes d'anciens propriétaires de terrains intéressés aux travaux de curage de la Basse-Seugne; qu'elles tendent à faire déclarer que la dépense résultant de l'exécution d'un même ensemble de travaux a été mise à tort à leur charge; qu'elles sont fondées sur les mêmes motifs; qu'ainsi il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision;

Considérant que, si les requérants avaient été personnellement imposés sur le rôle de 1889, ce sont les nouveaux propriétaires seuls qui ont réclamé la décharge de la taxe et qui sont seuls dénommés dans l'arrêté déféré au Conseil d'État; que, dès lors,

---

spéciales pour dégradations extraordinaires aux chemins vicinaux, et que, ces subventions étant elles-mêmes des taxes assimilées, l'expertise a cessé, par voie de conséquence, d'être obligatoire pour celles de ces taxes que la loi n'a pas expressément rappelées.

« En sens inverse, on peut répondre que les articles 1 à 9, auxquels renvoie l'article 11, sont placés dans le titre 1er de la loi, s'appliquant seulement à l'introduction des instances et aux mesures générales d'instruction; que le renvoi de l'article 11 était nécessaire, puisque le décret du 12 juillet 1865 qui réglait anciennement la procédure pour les taxes assimilées, non recouvrées par l'administration des contributions directes, était abrogé, et que c'est dans le titre 2 de la loi qu'il est traité des expertises. Le législateur a lui-même limité la portée du mot : *instruites*, en la juxtaposant à cette expression : le renvoi aux articles 1 à 9. Enfin si un article distinct s'applique à l'expertise en matière de subventions spéciales, c'est parce que cette expertise, précédemment réglée par la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux, était modifiée quant aux conditions de la procédure.

« Le texte de la loi est donc tout au moins douteux, et il nous paraît inutile de vouloir chercher dans le texte une réponse précise à une question que le législateur n'a pas expressément posée et résolue.

« Si nous nous plaçons au point de vue des principes généraux, nous dirons que l'obligation de l'expertise est, en principe, une garantie pour les justiciables, et qu'elle existait, avant la loi du 22 juillet 1889, dans cinq cas : 1° dommages résultant de travaux publics ; 2° subventions spéciales pour dégradations extraordinaires aux chemins vicinaux ; 3° contributions directes; 4° taxes assimilées recouvrées par l'administration des contributions directes; 5° taxes assimilées recouvrées par une autre administration. Or, il est admis

les anciens propriétaires n'ayant pas été parties dans l'instance introduite devant le conseil de préfecture, il y a lieu de rejeter leurs requêtes comme non recevables... (Rejet.)

3e ESPÈCE. — (*Sieur Lambert et autres*).

. . . . . .

CONSIDÉRANT que, les cent quatorze requêtes ci-dessus visées des sieurs Lambert et autres émanent toutes de propriétaires intéressés aux travaux de curage de la rivière la Seugne et de ses affluents dans la partie basse de son cours; qu'elles tendent toutes à faire déclarer que la dépense résultant de l'exécution d'un même ensemble de travaux a été mise à tort à leur charge; qu'elles sont fondées sur les mêmes motifs; qu'ainsi il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les sieurs Lambert et autres prétendaient que tous les travaux exécutés ne constituaient pas de simples travaux de curage, d'entretien et de faucardement; qu'ils avaient en conséquence demandé au conseil de préfecture de faire préalablement vérifier au moyen d'une

---

que cette obligation de l'expertise est maintenue par la loi de 1889, expressément pour les deux premiers cas, implicitement pour les troisième et quatrième. Cette obligation aurait-elle donc disparu, uniquement pour la dernière matière où elle existait antérieurement? Cette conclusion ne nous paraît pas admissible.

« Quel serait, en effet, le seul motif qui pourrait justifier la suppression de la garantie de l'expertise obligatoire? Ce ne pourrait être que le motif de juger plus vite des affaires faciles et urgentes. Or les affaires de taxes assimilées, de taxes syndicales notamment, sont certainement plus compliquées que celles des contributions directes, et moins urgentes, puisque les rôles ne se répètent pas chaque année. L'expertise demandée par les parties est donc toujours obligatoire.

« Quelle expertise? Est-ce celle réglée par la loi nouvelle du 22 juillet 1889, ou bien l'expertise spéciale des contributions directes avec la tierce-expertise de la loi du 29 décembre 1884? La solution de cette seconde question déjà résolue par l'arrêt de 1890 n'est pas douteuse. En l'absence d'un texte dérogeant à l'ancienne législation, les taxes assimilées restent soumises au régime antérieur à la loi du 22 juillet 1889, c'est-à-dire à l'ancienne expertise plus simple, plus économique et mieux adaptée à des réclamations en matière fiscale que l'expertise nouvelle de la loi de 1889. En résumé nous proposons de décider que l'ancienne législation subsiste, et cette interprétation n'est contredite ni par les travaux préparatoires, ni par la discussion, ni par le texte de la loi du 22 juillet 1889.

« Nous concluons en conséquence à l'annulation de l'arrêté attaqué et au renvoi des requérants devant le même conseil de préfecture, pour être statué à nouveau sur leur réclamation après expertise régulière. »

expertise la nature de certains travaux d'après eux irrégulièrement entrepris et exécutés par le syndicat; que les requérants sont fondés à soutenir que, par application des dispositions de la loi du 14 floréal an XI, article 3, et du 21 avril 1832, article 29, lesquelles n'ont pas été modifiées, sur ce point, par l'article 11 de la loi du 22 juillet 1889, le conseil de préfecture aurait dû ordonner la mesure de vérification demandée; que, dès lors, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer les requérants devant le conseil de préfecture pour qu'il soit statué à nouveau sur leurs réclamations après expertise... (Arrêté annulé. Les sieurs Lambert et autres intéressés aux travaux du curage de la Basse-Seugne, dénommés sur les requêtes visées ci-dessus, au nombre de cent quatorze, sont renvoyés devant le conseil de préfecture de la Charente-Inférieure pour qu'il soit statué à nouveau sur leurs réclamations, après qu'il aura été procédé à une expertise dans les formes prescrites par l'arrêté du 24 floréal an VIII, et la loi du 29 décembre 1884, article 5.)

(N° 293).

[8 décembre 1893]

Communes. — Cimetières. — Distance de l'agglomération habitée. — (Sieur et dame de Buisseret).

Cimetière situé à moins de 35 mètres de la masse des habitations agglomérées et notamment à 22 mètres de la maison du requérant, dont la construction est antérieure à l'an XII : annulation de l'arrêté préfectoral autorisant l'aggrandissement de ce cimetière (*).

Un recours formé contre un arrêté préfectoral autorisant l'aggrandissement d'un cimetière est encore recevable, lorsque les terrains nécessaires pour l'exécution de l'ouvrage projeté ont été acquis par la commune depuis plusieurs années, mais qu'aucun travail n'a encore été exécuté (**).

(*) Rap. 16 novembre 1888, Eymery et Ribeyrol, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 825 et les renvois.

(**) Rap. 29 juin 1869, Commune d'Aix-en-Othe, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 644. — Voy. Laferrière, *Traité de la juridiction administrative*, t. II, p. 441 et suivantes.

. . . . . .

Considérant qu'aux termes de l'article 2 du décret du 23 prairéal an XII, rendu applicable à toutes les communes par l'ordonnance du 6 décembre 1843, les terrains consacrés à l'inhumation des morts doivent être situés hors des villes et bourgs, à la distance de 35 à 40 mètres de leur enceinte; qu'en vertu de cette disposition il ne peut être procédé à l'agrandissement des anciens cimetières qui se trouvent placés à une distance moindre de 35 mètres de la masse des habitations;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du plan joint au dossier, que la distance qui sépare le cimetière de Plauzat de la masse des habitations agglomérées est inférieure à 35 mètres; que notamment la maison du requérant, dont la construction est antérieure à 1782, et auquel on ne saurait dès lors opposer les dispositions édictées par le décret du 7 mars 1808, se trouve à 22 mètres seulement du cimetière; que, dès lors, en autorisant la commune de Plauzat à agrandir son cimetière, le préfet a excédé ses pouvoirs... (Arrêté annulé en tant qu'il a autorisé l'agrandissement du cimetière.)

(N° 294)

[8 décembre 1893]

Communes. — Chemins ruraux. — Reconnaissance. — (Ministre de la guerre contre Commission départementale du Morbihan. Champ de tir de Grandchamp).

Enquête : la date de l'ouverture de l'enquête ne doit pas être notifiée individuellement à chaque riverain.

État de reconnaissance : On doit considérer comme contenant toutes les indications substantielles exigées par la loi un état de reconnaissance qui désigne la direction des chemins ruraux, leur longueur sur le territoire de la commune, leur largeur sur les différents points, et qui porte les noms des propriétaires des parcelles riveraines des chemins avec les numéros du cadastre, alors que les plans qui ont servi de base à l'enquête comprenaient un plan d'ensemble des diverses voies publiques de la commune et des chemins ruraux à reconnaître et un plan détaillé désignant, indépendamment du tracé de chaque chemin,

les parcelles riveraines avec les numéros qu'elles portent au cadastre.

Chemins livrés à la circulation générale; absence de réclamation devant la commission départementale; propriété non contestée lors de l'enquête; régularité de l'arrêté de reconnaissance.

. . . . . .

VU LE MOYEN TIRÉ *de ce que l'enquête aurait été irrégulière :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, en exécution d'un arrêté préfectoral du 20 mars 1891, il a été procédé dans la commune de Grandchamp à une enquête sur le projet de reconnaissance des chemins ruraux nos 16 et 20; que cette enquête, qui a duré quinze jours, a été portée par voie d'affiche et de publication à la connaissance des habitants, dont les déclarations ont été reçues pendant trois jours par le commissaire enquêteur; qu'aucune disposition de lois ou de règlement ne prescrivait la notification individuelle de l'enquête à chaque riverain; qu'ainsi la décison de la commission départementale portant reconnaissance des chemins ruraux ci-dessus désignés a été prise après l'accomplissement des formalités légales;

Sur le moyen tiré de ce que l'état de reconnaissance homologué par la commission départementale et les plans y annexés n'auraient pas contenu toutes les indications prescrites par l'article 4 de la loi du 20 août 1881 et par l'article 2 du règlement général sur les chemins ruraux du département du Morbihan :

Considérant qu'il résulte de l'examen de ces documents joints au dossier que l'état de reconnaissance désigne la direction des chemins ruraux, leur longueur sur le territoire de la commune de Grandchamp et leur largeur sur différents points, et que les plans qui ont servi de base à l'enquête comprenaient un plan d'ensemble indiquant les diverses voies publiques de la commune, ainsi que les chemins ruraux à reconnaître, et un plan détaillé désignant, indépendamment du tracé de chaque chemin, les parcelles riveraines avec les numéros qu'elles portent au cadastre; que les noms des propriétaires de ces parcelles avec les numéros du cadastre sont portés sur l'état de reconnaissance; que, dans ces conditions, le Ministre de la guerre n'est pas fondé à prétendre que des indications substantielles ont été omises sur l'état de reconnaissance et les plans y annexés;

Sur le moyen tiré de ce que les deux chemins ruraux reconnus nos 16 et 20, dont l'assiette ne correspondrait pas à celle indiquée

par le plan cadastral, seraient, sur une certaine partie de leur longueur, deux sentiers d'exploitation appartenant à l'État :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les deux chemins dont s'agit sont depuis longtemps livrés à la circulation générale; que le requérant n'a pas fait valoir, lors de l'enquête, ses prétentions à la propriété de ces chemins, et qu'il n'a présenté aucune réclamation contre le classement projeté devant la commission départementale; que, dans ces circonstances, la commission départementale a pu, sans excéder ses pouvoirs, procéder à la reconnaissance des chemins ruraux nos 16 et 20, par application de l'article 4 de la loi ci-dessus visée du 20 août 1881; qu'il résulte de ce qui précède que le Ministre de la guerre n'est pas fondé à demander l'annulation de la décision attaquée pour excès de pouvoir et violation de la loi, et que, dès lors, sans qu'il soit besoin d'ordonner une enquête, il y a lieu de rejeter son recours... (Rejet.)

(N° 295)

[8 décembre 1893]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Excès de pouvoir. — (Sieurs Taffin de Tilques).

Arrêté préfectoral autorisant une commune à exécuter des travaux de curage et d'approfondissement au droit de la propriété du réclamant, non dans un but de police et d'utilité générale, mais en vue de faciliter la circulation des barques qui desservent, soit le rivage communal, soit une sucrerie appartenant à un particulier. Annulation pour excès de pouvoir.

Intervention admise de la commune autorisée à faire le curage.

Vu la requête pour les sieurs Agénor-Marie-François Auguste, et René-Marie-François Taffin de Tilques... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir, — un arrêté du 11 juillet 1891, par lequel le préfet du Pas-de-Calais a autorisé la commune de Tilques à exécuter des travaux de curage et d'approfondissement du cours d'eau dit *la rivière d'Econ*, au droit de l'*immeuble dont ils sont propriétaires ; — Ce faisant, attendu* que la rivière d'Econ, cours d'eau creusé de main

causées au chemin vicinal ordinaire n° 9, par les transports de plâtre du sieur Lambert, l'expert a tenu compte du nombre et du poids des chargements, de la distance parcourue et des diverses circonstances dans lesquelles les transports ont été effectués; qu'en fixant à 306f,96 la subvention due par le requérant et en mettant à sa charge une part proportionnelle des frais d'expertise, le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire... (Rejet.)

(N° 292)

[2 décembre 1893]

Cours d'eau non navigables. — Taxe de curage. — Syndicat de la Basse-Seugne. — (Sieur Rousseau-Boisson et autres).

Qualité pour se pourvoir. — Recours formé par un intéressé aux travaux de curage, qui n'a pas été partie devant le conseil de préfecture : non recevabilité (*Rousseau*, 1re *esp.*).

D'anciens propriétaires personnellement imposés sur le rôle de la taxe ne sont pas recevables à déférer au Conseil d'État un arrêté du conseil de préfecture qui a statué sur les demandes en décharge formées par les nouveaux propriétaires, leurs ayants cause, seuls réclamants devant le conseil de préfecture. (*Georgeon et autres*, 2e *esp.*).

Expertise. — Depuis la loi du 22 juillet 1889, l'expertise est encore obligatoire, en matière de taxes assimilées dont l'assiette n'est pas confiée à l'administration des contributions directes, du moment qu'elle a été demandée par les intéressés. — Arrêté annulé. Renvoi (*Lambert et autres*, 3e *esp.*) (*).

(*) M. le commissaire du gouvernement, Le Vavasseur de Précourt, a présenté sur cette affaire des conclusions qui peuvent se résumer ainsi :

« Les sieurs Lambert et autres dont les propriétés sont comprises dans les limites du syndicat de la Basse-Seugne ont réclamé devant le conseil de préfecture de la Charente-Inférieure contre les taxes qui leur avaient été imposées ; ces taxes avaient pour but, suivant eux, de permettre au syndicat de payer des dépenses irrégulièrement engagées par lui et s'appliquant à des travaux complètement différents de ceux qu'il avait été autorisé à effectuer par le décret prescrivant l'exécution des dits travaux. — Devant le conseil de préfecture, les réclamants avaient demandé l'expertise; elle n'a pas été ordonnée. Était-elle obligatoire ?

« Avant la loi du 22 juillet 1889 la question ne faisait pas de doute. La

1re ESPÈCE. — (*Sieur Rousseau-Boisson*).

. . . . . .

CONSIDÉRANT que le sieur Rousseau ne figure pas parmi les intéressés aux travaux de curage de la Basse-Seugne dont la

---

jurisprudence du Conseil d'État considérait l'expertise, lorsqu'elle était demandée, comme obligatoire dans toutes les contestations relatives aux taxes assimilées aux contributions directes, sans distinguer entre celles recouvrées par l'administration des contributions directes et celles soumises à un autre mode de recouvrement (voy. en matière de taxe de curage, Courot, 30 novembre 1883, *Ann.* 1884, p. 602). Il n'y avait d'exception que dans le cas où les circonstances de l'affaire rendaient l'expertise manifestement inutile et frustratoire, par exemple, s'il y avait une question de compétence ou de délai à résoudre, rendant inutile l'examen des questions de fait qui pouvaient être utilement soumises aux experts.

« En 1890, le Conseil d'État a jugé que la procédure de tierce-expertise, en matière de contributions directes avec désignation du tiers-expert par le juge de paix, réglée par la loi du 29 décembre 1884, était applicable en matière de taxes assimilées (Ministre de l'agriculture, 6 décembre 1890, *Ann.* 1892, p. 688). Cette décision rendue en matière de subventions spéciales s'appliquait à une expertise faite antérieurement à la loi du 22 juillet 1889 sur la procédure devant les conseils de préfecture.

« L'article 11 de cette loi, — après avoir dit que les réclamations en matière électorale et en matière de contributions directes continueront à être présentées et instruites dans les formes spéciales prescrites par les lois spéciales de la matière, et qu'il en sera de même pour les taxes assimilées dont l'assiette et la répartition sont confiées à l'administration des contributions directes, — ajoute que les réclamations relatives aux taxes assimilées, dont l'assiette n'est pas confiée à cette administration, seront instruites dans les formes prescrites par les articles 1 à 9 de la nouvelle loi. Ces articles ne parlent pas d'expertise. Le directeur général des contributions directes, dans une circulaire du 1er janvier 1890, le ministre des finances dans l'instruction générale du 31 juillet 1890 qui reproduit les termes de cette circulaire, interprètent cet article comme ayant modifié l'ancienne législation et supprimé la nécessité de l'expertise. La doctrine adopte l'interprétation contraire (Picard, *Traité des Eaux*, t. II, p. 277 ; — Teissier et Chapsal, *Traité de la procédure devant les conseils de préfecture*, p. 200).

« La question doit être examinée au point de vue du texte et au point de vue des principes généraux.

« A l'appui de la première interprétation on peut soutenir que l'article 11 de la loi du 22 juillet 1889 n'a pu, dans deux paragraphes différents, employer le mot : *instruites* dans deux sens opposés. Du moment qu'il est reconnu que le paragraphe disant que les réclamations en matière de contributions directes continuent à être instruites comme par le passé, vise l'ancienne expertise et la maintient implicitement, on doit admettre que le paragraphe, pour les taxes assimilées, disant qu'elles sont instruites dans les formes fixées par les articles 1 à 9 de la loi, donne à ce mot la même portée générale et exclut dès lors l'expertise dont il n'est pas question dans les articles de loi précités.

« A l'appui du même système on peut ajouter que la loi a maintenu expressément, par l'article 13, la nécessité d'une expertise en matière de subventions

réclamation a été rejetée par l'arrêté du conseil de préfecture de la Charente-Inférieure du 10 juillet 1890; que, dès lors, il n'est pas recevable à déférer cet arrêté au Conseil d'État, pas plus qu'à demander directement la décharge d'une taxe à laquelle il aurait été imposé... (Rejet.)

2e ESPÈCE. — (*Sieur Georgeon et autres*).

. . . . . .

CONSIDÉRANT que les onze requêtes ci-dessus visées des sieurs Georgeon (Lous-Hugues), Machefert, Machaud et autres émanent toutes d'anciens propriétaires de terrains intéressés aux travaux de curage de la Basse-Seugne; qu'elles tendent à faire déclarer que la dépense résultant de l'exécution d'un même ensemble de travaux a été mise à tort à leur charge; qu'elles sont fondées sur les mêmes motifs; qu'ainsi il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision;

Considérant que, si les requérants avaient été personnellement imposés sur le rôle de 1889, ce sont les nouveaux propriétaires seuls qui ont réclamé la décharge de la taxe et qui sont seuls dénommés dans l'arrêté déféré au Conseil d'État; que, dès lors,

---

spéciales pour dégradations extraordinaires aux chemins vicinaux, et que, ces subventions étant elles-mêmes des taxes assimilées, l'expertise a cessé, par voie de conséquence, d'être obligatoire pour celles de ces taxes que la loi n'a pas expressément rappelées.

« En sens inverse, on peut répondre que les articles 1 à 9, auxquels renvoie l'article 11, sont placés dans le titre 1er de la loi, s'appliquant seulement à l'introduction des instances et aux mesures générales d'instruction; que le renvoi de l'article 11 était nécessaire, puisque le décret du 12 juillet 1865 qui réglait anciennement la procédure pour les taxes assimilées, non recouvrées par l'administration des contributions directes, était abrogé, et que c'est dans le titre 2 de la loi qu'il est traité des expertises. Le législateur a lui-même limité la portée du mot : *instruites*, en la juxtaposant à cette expression : le renvoi aux articles 1 à 9. Enfin si un article distinct s'applique à l'expertise en matière de subventions spéciales, c'est parce que cette expertise, précédemment réglée par la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux, était modifiée quant aux conditions de la procédure.

« Le texte de la loi est donc tout au moins douteux, et il nous paraît inutile de vouloir chercher dans le texte une réponse précise à une question que le législateur n'a pas expressément posée et résolue.

« Si nous nous plaçons au point de vue des principes généraux, nous dirons que l'obligation de l'expertise est, en principe, une garantie pour les justiciables, et qu'elle existait, avant la loi du 22 juillet 1889, dans cinq cas : 1° dommages résultant de travaux publics ; 2° subventions spéciales pour dégradations extraordinaires aux chemins vicinaux ; 3° contributions directes ; 4° taxes assimilées recouvrées par l'administration des contributions directes ; 5° taxes assimilées recouvrées par une autre administration. Or, il est admis

les anciens propriétaires n'ayant pas été parties dans l'instance introduite devant le conseil de préfecture, il y a lieu de rejeter leurs requêtes comme non recevables... (Rejet.)

3e ESPÈCE. — (*Sieur Lambert et autres*).

. . . . . .

CONSIDÉRANT que, les cent quatorze requêtes ci-dessus visées des sieurs Lambert et autres émanent toutes de propriétaires intéressés aux travaux de curage de la rivière la Seugne et de ses affluents dans la partie basse de son cours; qu'elles tendent toutes à faire déclarer que la dépense résultant de l'exécution d'un même ensemble de travaux a été mise à tort à leur charge; qu'elles sont fondées sur les mêmes motifs; qu'ainsi il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les sieurs Lambert et autres prétendaient que tous les travaux exécutés ne constituaient pas de simples travaux de curage, d'entretien et de faucardement; qu'ils avaient en conséquence demandé au conseil de préfecture de faire préalablement vérifier au moyen d'une

---

que cette obligation de l'expertise est maintenue par la loi de 1889, expressément pour les deux premiers cas, implicitement pour les troisième et quatrième. Cette obligation aurait-elle donc disparu, uniquement pour la dernière matière où elle existait antérieurement? Cette conclusion ne nous paraît pas admissible.

« Quel serait, en effet, le seul motif qui pourrait justifier la suppression de la garantie de l'expertise obligatoire? Ce ne pourrait être que le motif de juger plus vite des affaires faciles et urgentes. Or les affaires de taxes assimilées, de taxes syndicales notamment, sont certainement plus compliquées que celles des contributions directes, et moins urgentes, puisque les rôles ne se répètent pas chaque année. L'expertise demandée par les parties est donc toujours obligatoire.

« Quelle expertise? Est-ce celle réglée par la loi nouvelle du 22 juillet 1889, ou bien l'expertise spéciale des contributions directes avec la tierce-expertise de la loi du 29 décembre 1884? La solution de cette seconde question déjà résolue par l'arrêt de 1890 n'est pas douteuse. En l'absence d'un texte dérogeant à l'ancienne législation, les taxes assimilées restent soumises au régime antérieur à la loi du 22 juillet 1889, c'est-à-dire à l'ancienne expertise plus simple, plus économique et mieux adaptée à des réclamations en matière fiscale que l'expertise nouvelle de la loi de 1889. En résumé nous proposons de décider que l'ancienne législation subsiste, et cette interprétation n'est contredite ni par les travaux préparatoires, ni par la discussion, ni par le texte de la loi du 22 juillet 1889.

« Nous concluons en conséquence à l'annulation de l'arrêté attaqué et au renvoi des requérants devant le même conseil de préfecture, pour être statué à nouveau sur leur réclamation après expertise régulière. »

expertise la nature de certains travaux d'après eux irrégulièrement entrepris et exécutés par le syndicat; que les requérants sont fondés à soutenir que, par application des dispositions de la loi du 14 floréal an XI, article 3, et du 21 avril 1832, article 29, lesquelles n'ont pas été modifiées, sur ce point, par l'article 11 de la loi du 22 juillet 1889, le conseil de préfecture aurait dû ordonner la mesure de vérification demandée; que, dès lors, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer les requérants devant le conseil de préfecture pour qu'il soit statué à nouveau sur leurs réclamations après expertise... (Arrêté annulé. Les sieurs Lambert et autres intéressés aux travaux du curage de la Basse-Seugne, dénommés sur les requêtes visées ci-dessus, au nombre de cent quatorze, sont renvoyés devant le conseil de préfecture de la Charente-Inférieure pour qu'il soit statué à nouveau sur leurs réclamations, après qu'il aura été procédé à une expertise dans les formes prescrites par l'arrêté du 24 floréal an VIII, et la loi du 29 décembre 1884, article 5.)

(N° 293).

[8 décembre 1893]

Communes. — Cimetières. — Distance de l'agglomération habitée. — (Sieur et dame de Buisseret).

Cimetière situé à moins de 35 mètres de la masse des habitations agglomérées et notamment à 22 mètres de la maison du requérant, dont la construction est antérieure à l'an XII : annulation de l'arrêté préfectoral autorisant l'aggrandissement de ce cimetière (*).

Un recours formé contre un arrêté préfectoral autorisant l'aggrandissement d'un cimetière est encore recevable, lorsque les terrains nécessaires pour l'exécution de l'ouvrage projeté ont été acquis par la commune depuis plusieurs années, mais qu'aucun travail n'a encore été exécuté (**).

(*) Rap. 16 novembre 1888, Eymery et Ribeyrol, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 825 et les renvois.

(**) Rap. 29 juin 1869, Commune d'Aix-en-Othe, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 644. — Voy. Laferrière, *Traité de la juridiction administrative*, t. II, p. 441 et suivantes.

. . . . . .

Considérant qu'aux termes de l'article 2 du décret du 23 prairéal an XII, rendu applicable à toutes les communes par l'ordonnance du 6 décembre 1843, les terrains consacrés à l'inhumation des morts doivent être situés hors des villes et bourgs, à la distance de 35 à 40 mètres de leur enceinte; qu'en vertu de cette disposition il ne peut être procédé à l'agrandissement des anciens cimetières qui se trouvent placés à une distance moindre de 35 mètres de la masse des habitations;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du plan joint au dossier, que la distance qui sépare le cimetière de Plauzat de la masse des habitations agglomérées est inférieure à 35 mètres; que notamment la maison du requérant, dont la construction est antérieure à 1782, et auquel on ne saurait dès lors opposer les dispositions édictées par le décret du 7 mars 1808, se trouve à 22 mètres seulement du cimetière; que, dès lors, en autorisant la commune de Plauzat à agrandir son cimetière, le préfet a excédé ses pouvoirs... (Arrêté annulé en tant qu'il a autorisé l'agrandissement du cimetière.)

(N° 294)

[8 décembre 1893]

Communes. — Chemins ruraux. — Reconnaissance. — (Ministre de la guerre contre Commission départementale du Morbihan. Champ de tir de Grandchamp).

Enquête : la date de l'ouverture de l'enquête ne doit pas être notifiée individuellement à chaque riverain.

État de reconnaissance : On doit considérer comme contenant toutes les indications substantielles exigées par la loi un état de reconnaissance qui désigne la direction des chemins ruraux, leur longueur sur le territoire de la commune, leur largeur sur les différents points, et qui porte les noms des propriétaires des parcelles riveraines des chemins avec les numéros du cadastre, alors que les plans qui ont servi de base à l'enquête comprenaient un plan d'ensemble des diverses voies publiques de la commune et des chemins ruraux à reconnaître et un plan détaillé désignant, indépendamment du tracé de chaque chemin,

les parcelles riveraines avec les numéros qu'elles portent au cadastre.

Chemins livrés à la circulation générale; absence de réclamation devant la commission départementale; propriété non contestée lors de l'enquête; régularité de l'arrêté de reconnaissance.

. . . . . .

VU LE MOYEN TIRÉ *de ce que l'enquête aurait été irrégulière :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, en exécution d'un arrêté préfectoral du 20 mars 1891, il a été procédé dans la commune de Grandchamp à une enquête sur le projet de reconnaissance des chemins ruraux nos 16 et 20; que cette enquête, qui a duré quinze jours, a été portée par voie d'affiche et de publication à la connaissance des habitants, dont les déclarations ont été reçues pendant trois jours par le commissaire enquêteur; qu'aucune disposition de lois ou de règlement ne prescrivait la notification individuelle de l'enquête à chaque riverain; qu'ainsi la décison de la commission départementale portant reconnaissance des chemins ruraux ci-dessus désignés a été prise après l'accomplissement des formalités légales;

Sur le moyen tiré de ce que l'état de reconnaissance homologué par la commission départementale et les plans y annexés n'auraient pas contenu toutes les indications prescrites par l'article 4 de la loi du 20 août 1881 et par l'article 2 du règlement général sur les chemins ruraux du département du Morbihan :

Considérant qu'il résulte de l'examen de ces documents joints au dossier que l'état de reconnaissance désigne la direction des chemins ruraux, leur longueur sur le territoire de la commune de Grandchamp et leur largeur sur différents points, et que les plans qui ont servi de base à l'enquête comprenaient un plan d'ensemble indiquant les diverses voies publiques de la commune, ainsi que les chemins ruraux à reconnaître, et un plan détaillé désignant, indépendamment du tracé de chaque chemin, les parcelles riveraines avec les numéros qu'elles portent au cadastre; que les noms des propriétaires de ces parcelles avec les numéros du cadastre sont portés sur l'état de reconnaissance; que, dans ces conditions, le Ministre de la guerre n'est pas fondé à prétendre que des indications substantielles ont été omises sur l'état de reconnaissance et les plans y annexés;

Sur le moyen tiré de ce que les deux chemins ruraux reconnus nos 16 et 20, dont l'assiette ne correspondrait pas à celle indiquée

par le plan cadastral, seraient, sur une certaine partie de leur longueur, deux sentiers d'exploitation appartenant à l'État :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les deux chemins dont s'agit sont depuis longtemps livrés à la circulation générale; que le requérant n'a pas fait valoir, lors de l'enquête, ses prétentions à la propriété de ces chemins, et qu'il n'a présenté aucune réclamation contre le classement projeté devant la commission départementale; que, dans ces circonstances, la commission départementale a pu, sans excéder ses pouvoirs, procéder à la reconnaissance des chemins ruraux nos 16 et 20, par application de l'article 4 de la loi ci-dessus visée du 20 août 1881; qu'il résulte de ce qui précède que le Ministre de la guerre n'est pas fondé à demander l'annulation de la décision attaquée pour excès de pouvoir et violation de la loi, et que, dès lors, sans qu'il soit besoin d'ordonner une enquête, il y a lieu de rejeter son recours... (Rejet.)

(N° 295)

[8 décembre 1893]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Excès de pouvoir. — (Sieurs Taffin de Tilques).

Arrêté préfectoral autorisant une commune à exécuter des travaux de curage et d'approfondissement au droit de la propriété du réclamant, non dans un but de police et d'utilité générale, mais en vue de faciliter la circulation des barques qui desservent, soit le rivage communal, soit une sucrerie appartenant à un particulier. Annulation pour excès de pouvoir.

Intervention admise de la commune autorisée à faire le curage.

Vu la requête pour les sieurs Agénor-Marie-François Auguste, et René-Marie-François Taffin de Tilques... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir, — un arrêté du 11 juillet 1891, par lequel le préfet du Pas-de-Calais a autorisé la commune de Tilques à exécuter des travaux de curage et d'approfondissement du cours d'eau dit *la rivière d'Econ*, au droit de l'*immeuble dont ils sont propriétaires ; — Ce faisant, attendu* que la rivière d'Econ, cours d'eau creusé de main

d'hommes, serait leur propriété; qu'ainsi les lois qui régissent le curage des cours d'eau non navigables ni flottables ne lui seraient pas applicables; qu'en tous cas l'arrêté du préfet n'est pas conforme à l'usage local qui met le curage des cours d'eau non navigables ni flottables à la charge des riverains; que, d'ailleurs, il a prescrit le curage dans un intérêt autre que celui en vue duquel ce curage pouvait être ordonné; qu'enfin il a autorisé la commune non seulement à curer la rivière, mais encore à l'approfondir;

. . . . . .

Sur l'intervention *de la commune de Tilques :*

Considérant que la commune a intérêt au maintien de l'arrêté attaqué, que, dès lors, son intervention est recevable;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment des observations susvisées du Ministre de l'agriculture que l'arrêté du préfet du Pas-de-Calais a été pris non dans un but de police et d'utilité générale, mais en vue de faciliter la circulation des barques qui desservent soit le rivage communal, soit la sucrerie appartenant à un particulier; que le préfet a ainsi usé de ses pouvoirs dans un but autre que celui pour lequel ils lui ont été conférés et que par suite son arrêté doit être annulé... (Intervention de la commune admise. Arrêté annulé. Commune condamnée aux droits de timbre et d'enregistrement exposés par les sieurs Taffin de Tilques.)

(N° 296)

[8 décembre 1893]

Travaux publics communaux. — Construction d'école. — Décompte. — (Commune de Portiragues contre sieur Morineau).

Expertise. — Expert n'ayant pas prêté serment en même temps que les deux autres experts; irrégularité réparée en temps utile (I).

La date d'une nouvelle visite des lieux ayant été fixée par les experts en présence des parties, une nouvelle convocation adressée aux parties n'était pas nécessaire (I).

Dommage à l'entrepreneur. — Matériaux détériorés et outillage perdu pendant la suspension des travaux, sans que les

travaux aient été reçus, ni l'entreprise résiliée. Perte à la charge de l'entrepreneur (IV).

Matériaux approvisionnés reconnus susceptibles d'être utilisés pour l'achèvement des travaux; payement dû à l'entrepreneur (IV).

Substituion de matériaux. — Matériaux ne provenant pas des carrières prévues au devis; qualités à peu près semblables; substitution autorisée au moins pour certains travaux : indemnité allouée à la commune (III).

Suspension par suite de l'épuisement des crédits. Non-lieu à l'application à l'entrepreneur de la clause pénale portée au cahier des charges (V).

Travaux supplémentaires. — Construction d'un mur de clôture rendue nécessaire par suite d'une modification dans l'emplacement des ouvrages qui s'est produite par le fait de la commune. Prix alloué à l'entrepreneur (II).

. . . . . .

I. Sur la régularité de l'expertise :

Considérant que, si l'expert du sieur Morineau n'a pas prêté serment en même temps que les deux autres experts et avant le début des opérations de l'expertise, il résulte de l'instruction que cette irrégularité a été réparée en temps utile;

Considérant, d'autre part, que, lors de leur réunion du 30 janvier 1890, les experts ont décidé de faire une nouvelle visite des lieux et que, en présence des parties, la date en a été fixée au 13 mars suivant, ce qui rendait superflue toute nouvelle convocation; qu'ainsi l'expertise a été régulière;

Au Fond :

Considérant que l'arrêté a fixé à 13.514 francs le montant des travaux exécutés par le sieur Morineau et les diverses sommes dues à cet entrepreneur et à 1.935f,75 la somme restant à lui payer pour solde de son entreprise; que la commune allègue l'existence d'un double emploi, à concurrence de 321f,65 et qu'elle soutient qu'on doit en outre retrancher du décompte les prix des murs de l'est et de l'ouest et fixer à 500 francs au lieu de 198 francs le montant de la réduction pour substitution de matériaux; qu'enfin aucune indemnité ne doit être allouée pour détérioration de matériaux et perte d'outillage;

... II. *En ce qui concerne les murs de l'est et de l'ouest :*

Considérant que, si l'emplacement primitivement choisi pour la construction a été modifiée et reporté de 1 mètre vers l'ouest,

ce changement est conforme à la vente consentie par la commune; que la construction du mur de l'est est une conséquence nécessaire de ce changement et que le prix dudit mur ne saurait, par suite, être mis à la charge de l'entrepreneur; que, d'autre part, il résulte de la vente précitée, en date du 8 avril 1888, que la commune est propriétaire du sol sur lequel le mur de l'ouest a été élevé; qu'ainsi la commune n'est pas fondée à soutenir que le prix de ce mur doit être retranché du décompte;

III. *En ce qui concerne la substitution de matériaux :*

Considérant que si, contrairement à l'article 13 du cahier des charges, l'entrepreneur a employé des matériaux ne provenant pas des carrières prévues au devis, il résulte de l'instruction que cette substitution a été autorisée au moins pour certains travaux, par un ordre de service de l'architecte du 20 novembre 1887 et que les pierres employées sont à peu près de même qualité que les pierres prévues; que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation de la somme à mettre de ce chef à la charge du sieur Morineau en la fixant à 198f,94.

IV. *En ce qui concerne les matériaux détériorés et l'outillage perdu, et les matériaux approvisionnés :*

Considérant qu'en l'absence de réception des travaux ou de résiliation de l'entreprise, c'est à l'entrepreneur qu'incombait le soin de surveiller ses chantiers et de mettre les matériaux à l'abri; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a rendu la commune responsable des conséquences de la perte d'une partie de l'outillage et de la détérioration de certains matériaux; qu'il y a lieu par suite de retrancher 245f,75 du solde dû à l'entrepreneur;

Considérant, d'autre part, que c'est avec raison que, par application de l'article 19 du cahier des charges, le conseil de préfecture a alloué au sieur Morineau le montant des matériaux approvisionnés qui ont été reconnus susceptibles d'être utilisés pour l'achèvement des travaux;

V. *Sur les conclusions de la commune tendant à faire condamner l'entrepreneur : 1° à 10.800 francs pour retard dans l'exécution des travaux; 2° à 1.387 francs de dommages-intérêts :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, à la date du 17 avril 1888, un ordre de service de l'architecte à enjoint à l'entrepreneur de suspendre les travaux; que d'ailleurs il est établi par les décomptes et métrés joints au dossier qu'à cette date les crédits votés pour la construction étaient en fait dépassés; qu'ainsi l'entrepreneur était fondé à soutenir qu'il ne pouvait lui être fait

application de l'article 17 du cahier des charges stipulant une clause pénale de 20 francs par jour de retard;

Considérant, d'autre part, que la commune de Portiragues qui n'a pas demandé devant le conseil de préfecture, à raison de la suspension des travaux, d'autres dommages-intérêts que ceux résultant de la clause pénale, n'est pas recevable à porter directement devant le Conseil d'État des conclusions tendant à l'allocation de nouveaux dommages-intérêts... (La somme que la commune de Portiragues a été condamnée à payer au sieur Morineau est réduite à 1.690 francs. Les dépens seront supportés pour un quart par le sieur Morineau, pour trois quarts par la commune de Portiragues.)

(N° 297)

[8 décembre 1893]

Travaux publics communaux. — Construction d'école. — Décompte. — Travaux supplémentaires. — Responsabilité. — Entrepreneur. — Architecte. — (Commune de Cazedarnes contre sieur Barthès).

Travaux supplémentaires prétendus irrégulièrement entrepris : rejet : le conseil municipal, postérieurement à l'adjudication des travaux, a fait l'acquisition d'une surface supplémentaire de terrains, et l'entrepreneur n'a exécuté les travaux que d'après les instructions qu'il avait reçues. D'ailleurs, ces travaux sont profitables à la commune qui en doit le prix à l'entrepreneur, sauf à recourir en garantie contre le maire ou contre l'architecte, s'il y a lieu.

. . . . . .

Considérant que pour soutenir qu'elle ne saurait être tenue envers le sieur Barthès au payement d'une somme supérieure à celle de 17.435f,91, montant des devis approuvés par l'administration, la commune de Cazedarnes se fonde sur ce que les dépenses supplémentaires, dont le payement lui est réclamé par l'entrepreneur, résulteraient des travaux exécutés irrégulièrement et qui devaient, dès lors, aux termes du cahier des charges, rester à la charge personnelle de l'entrepreneur;

Mais considérant que, postérieurement à l'adjudication des

travaux, le conseil municipal a, par une nouvelle délibération, décidé l'acquisition d'une surface supplémentaire de terrains; qu'il suit de là qu'il reconnaissait lui-même, à ce moment, que le projet primitif, tel qu'il avait été approuvé par l'administration, ne pouvait être exécuté sans modification; que, d'autre part, il résulte de l'instruction que les travaux dont le conseil de préfecture a mis le montant à la charge de la commune n'ont été exécutés par l'entrepreneur que d'après les instructions qu'il avait reçues et sont profitables à la commune; que, si celle-ci estimait que ces travaux n'étaient pas de ceux qui pouvaient être exécutés sans avoir été spécialement autorisés par le conseil municipal et approuvés par l'administration supérieure, elle ne pouvait, pour ce motif, en refuser le payement à l'entrepreneur qui n'avait fait que se conformer aux ordres qui lui ont été donnés, mais seulement exercer de ce chef, soit contre l'ancien maire, soit contre l'architecte, telle action qu'elle croirait lui appartenir; qu'elle n'est donc pas fondée à demander l'annulation de l'arrêté qui l'a condamnée à payer au sieur Barthès les travaux dont il s'agit;

Sur les conclusions du sieur Barthès tendant à l'allocation des intérêts des intérêts :

... (La requête de la commune de Cazedarnes est rejetée. Intérêts des sommes dues au sieur Barthès capitalisés aux 6 juin 1891, 20 octobre 1892 et 30 novembre 1893. Commune de Cazedarnes condamnée aux dépens.)

(N° 298)

[8 décembre 1893]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Décès de l'entrepreneur : travaux exécutés par voie d'économie et payés directement par la commune aux ouvriers et fournisseurs; allocation aux ayants droit de l'entrepreneur du bénéfice qu'ils auraient pu réaliser sur lesdits travaux s'ils les avaient eux-mêmes exécutés. — (Commune de Lederzeele contre sieur Couvelacre et autres).

Intérêts alloués — à partir de la première demande faite devant le conseil de préfecture, les travaux étant à ce moment

en état de réception définitive — et non à partir de la signification de l'arrêté du conseil de préfecture.

Procédure. — Chose jugée sur la question de savoir si les créanciers de l'entrepreneur avaient qualité pour poursuivre le règlement de l'entreprise de leur débiteur : en conséquence recours incident desdits créanciers recevable.

— Chose jugée : entreprise non résiliée après le décès de l'entrepreneur.

. . . . . .

SUR LES CONCLUSIONS *de la commune tendant à faire décider que les sieurs Couvelacre et consorts, agissant comme créanciers du sieur Paccou, décédé, n'avaient pas qualité pour contester le règlement des comptes de l'entreprise de ce dernier, et ne sont pas recevables à se pourvoir par la voie du recours incident contre l'arrêté du conseil de préfecture :*

Considérant que, par son arrêté du 17 décembre 1887 passé en force de chose jugée, le conseil de préfecture a décidé que les sieurs Chauvelacre et consorts avaient qualité pour poursuivre le règlement de l'entreprise du sieur Paccou; que, dans ces circonstances, la commune ne peut être admise à contester pour défaut de qualité la recevabilité de leur action devant le conseil de préfecture et de leurs conclusions devant le Conseil d'État;

Sur la demande de la commune tendant à la faire décharger des condamnations prononcées contre elle et subsidiairement à en faire réduire le montant :

Considérant que, saisi de conclusions de la commune tendant à faire décider que l'entreprise du sieur Paccou avait été résiliée soit à partir du 25 février 1885, date du décès de cet entrepreneur, soit à partir du 21 juillet 1885, date à laquelle la dame Paccou a renoncé à poursuivre l'exécution des travaux, le conseil de préfecture a, par son arrêté du 17 décembre 1887, rejeté ces conclusions en décidant que les travaux de l'église ont été, après la mort du sieur Paccou, continués et achevés pour le compte de sa succession ; que, sur ce point, ledit arrêté a acquis l'autorité de la chose jugée ; que la commune n'est, dès lors, pas recevable à soutenir, devant le Conseil d'État que le marché a été résilié au cours de l'exécution des travaux;

Mais considérant qu'il n'est pas contesté que, depuis le 21 juillet 1885, la commune a fait exécuter par voie d'économie les travaux restant à faire et les a payés aux ouvriers et fournisseurs auxquels elle les a commandés directement elle-même;

que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné la commune à payer aux ayants droit du sieur Paccou le montant intégral de ces travaux qui rentrent pour 4.187f,49 dans la somme de 9.492f,37 à laquelle l'arrêté attaqué a réglé le solde de l'entreprise; qu'il y a lieu seulement d'allouer à ces ayants droit le bénéfice qu'ils auraient réalisé sur ces travaux s'ils les avaient eux-mêmes exécutés, et qu'il résulte de l'instruction qu'il sera fait une exacte estimation de ce bénéfice en le fixant à 10 p. 100 du montant des travaux dont s'agit, c'est-à-dire à 418f,74;

Considérant que, déduction faite de la somme de 3.768f,75, représentant la différence entre les deux sommes précitées de 4.187f,49 et de 418f,74, le solde restant dû par la commune aux ayants droit du sieur Paccou doit être définitivement arrêté à la somme de 5.723f,62;

Sur le recours incident, en ce qui concerne les intérêts :

Considérant que c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que les intérêts ne seraient alloués qu'à partir de la notification de sa décision; que la commune doit être condamnée à payer lesdits intérêts à partir de la première demande qui en a été faite, c'est-à-dire à partir du 7 avril 1887, les travaux étant d'ailleurs en état de réception définitive ainsi que cela résulte d'un procès-verbal dressé le 8 février de la même année;

Sur les intérêts des intérêts : . . . . . .

(La commune de Lederzeele payera aux ayants droit du sieur Paccou 5.723f,62 pour solde avec intérêts à partir du 7 avril 1887, capitalisés à partir du 19 octobre 1892. Dépens mis pour moitié à la charge de la commune et pour le surplus à celle des sieurs Couvelacre et consorts et de la dame Paccou.)

(N° 299)

[9 décembre 1893]

Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Tramways. — Accident (voiture renversée) occasionné par un rail faisant saillie sur le sol de la voie publique et le mauvais état des voies ferrées et du pavage dont l'entretien est à la charge de la compagnie : indemnité à la charge de la compagnie des tramways.

— (Compagnie générale française des tramways contre sieur Barthe.)

. . . . . .

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'accident de voiture survenu le 10 avril 1888 au sieur Barthe, sur le boulevard de la Corderie, à Marseille, a été occasionné par le mauvais état des voies ferrées et du pavage dont l'entretien est à la charge de la compagnie concessionnaire des tramways ; que celle-ci n'apporte, d'ailleurs, aucune justification à l'appui de l'imputation de négligence et d'imprudence opposée par elle au sieur Barthe ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'indemnité de 1.000 francs allouée au sieur Barthe par le conseil de préfecture n'est pas exagérée et qu'il y a lieu, par suite, de rejeter la requête... (Rejet.)

(N° 300)

[9 décembre 1893]

Communes. — Taxes assimilées. — Prestations. — (Sieur Collet.)

Chemins vicinaux. Prestations en nature (Loi du 21 mai 1836).

— Infirmités. — Ancien militaire blessé au bras, et réformé avec congé n° 1 ; exemption accordée (Commune de Savigné-l'Évêque contre sieur Collet).

. . . . . .

(N° 301)

[13 décembre 1893]

Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Frais d'entretien. Élagage des arbres. — Excès de pouvoir. — (Commune de Fillièvres.)

Les frais d'élagage des arbres plantés sur les accotements

des chemins vicinaux de grande communication doivent être supportés par chaque commune à raison des arbres plantés sur son territoire et dont elle recueille les fruits et les produits, ou rentrent dans les dépenses d'entretien à la charge de l'ensemble des communes intéressées. — Rés. dans ce dernier sens.

Vu la requête de la commune de Fillièvres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 2 mai 1890 par lequel le préfet du département du Pas-de-Calais a inscrit d'office au budget de la commune requérante un crédit de 82 francs pour faire face aux frais d'élagage des arbres plantés sur les chemins de grande communication 101 et 103 dans la traverse de la commune;

. . . . . .

Considérant qu'aux termes de l'article 46, paragraphe 7, de la loi du 10 août 1871 combiné avec les articles 6 et 7 de la loi du 21 mai 1836, c'est au conseil général qu'il appartient de déterminer annuellement la proportion dans laquelle chaque commune doit concourir à la dépense des chemins de grande communication, eu égard à l'intérêt qu'elle peut avoir à leur existence;

Considérant que, si les communes sont fondées, comme propriétaires du sol des chemins de grande communication, à revendiquer les fruits et produits des arbres plantés sur les accotements, l'aménagement de ces arbres fait partie des dépenses d'entretien auxquelles il doit être pourvu à l'aide des contingents communaux déterminés conformément aux dispositions ci-dessus rappelées et que, par suite, en mettant à la charge de la commune de Fillièvres qui a, d'ailleurs, acquitté l'intégralité de ses contingents, les frais d'élagage des arbres plantés sur les chemins de grande communication nos 101 et 103, le préfet du Pas-de-Calais a excédé ses pouvoirs et qu'il y a lieu, par suite, d'annuler son arrêté... (Arrêté annulé.)

Affaire semblable. — (*Commune de Conchy-sur-Canche.*)

(N° 302)

[15 décembre 1893]

Ponts à péage. — Suppression avant l'expiration de la concession; indemnité fixée après expertise, en tenant compte des

charges qui auraient incombé au concessionnaire jusqu'à l'expiration normale de la concession. — (Sieur Escarraguel contre préfet de la Gironde ès qualités.)

Procédure. — Constitution d'avocat; élection de domicile; assignation. — La notification à une partie du pourvoi signé d'un avocat au Conseil d'État, du mémoire ampliatif et de l'ordonnance de soit communiqué satisfait aux prescriptions du décret du 22 juillet 1806 qui exige constitution d'avocat, élection de domicile en son cabinet et assignation à comparaître devant le Conseil d'État.

(Suite de l'affaire Escarraguel, 2 décembre 1887. Voir *Ann.*, 1888, p. 567.)

Vu la requête pour le sieur Escarraguel, concessionnaire du pont à péage de Saint-Médard-de-Guizières, reliant deux tronçons du chemin de grande communication n° 60 du département de la Gironde... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 18 juillet 1890, par lequel le conseil de préfecture du département de la Gironde, statuant sur la demande d'indemnité du requérant à raison de la suppression du péage dudit pont, a condamné les communes intéressées à lui payer la somme de 55.578f,39 avec les intérêts à partir du 16 juin 1886 et a mis les frais d'expertise à la charge desdites communes;

Vu la décision du Conseil d'État statuant au contentieux en date du 2 décembre 1887 (p. 773);

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu le décret du 22 juillet 1806;

Vu la loi du 14 floréal an X;

Vu l'ordonnance du 28 mai 1847 qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un pont en maçonnerie sur l'Isle, près de Saint-Médard-de-Guizières, ensemble le cahier des charges annexé à ladite ordonnance;

Sur les fins de non-recevoir *opposés par les communes intéressées au pourvoi du sieur Escarraguel et tirées de ce que l'exploit de signification de l'ordonnance de soit communiqué, rendue par le président de la section du contentieux du Conseil d'État sur cette requête, n'aurait pas fait mention d'une constitution d'avocat et n'aurait pas contenu élection de domicile pour le requérant et de ce que d'autre part aucune assignation à comparaître devant le Conseil d'État n'aurait été donnée par ledit exploit au préfet :*

Considérant qu'il résulte de l'exploit de signification versé au

dossier qu'à la requête du sieur Escarraguel le pourvoi présenté au Conseil d'État au nom de ce dernier par Me Auger, avocat au Conseil, ainsi que le mémoire ampliatif et l'ordonnance de soit communiqué ont été notifiés au préfet représentant les communes intéressées et qu'il lui a été remis copie de ces diverses pièces; qu'il a été ainsi satisfait aux prescriptions du décret du 22 juillet 1806;

Au fond :

Sur les conclusions du sieur Escarraguel et sur celles du recours incident :

Considérant qu'il a été jugé par la décision du Conseil d'État statuant au contentieux en date du 2 décembre 1887 que le sieur Escarraguel a droit à une indemnité représentative du préjudice résultant pour lui de l'extinction du péage du pont de Saint-Médard-de-Guizières à l'expiration des vingt premières années de la concession, laquelle avait été donnée à l'auteur du requérant pour une durée de trente-cinq ans et six mois; mais qu'il y a lieu de laisser à la charge du concessionnaire les dépenses relatives tant aux travaux de réparation et de mise en état prescrits par les arrêtés préfectoraux des 12 septembre 1871 et 26 mars 1879 qu'à l'entretien jusqu'au 16 juin 1886, date à laquelle la concession aurait dû prendre fin;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise à laquelle il a été procédé en exécution de la décision précitée, qu'il sera fait une exacte appréciation du préjudice causé au sieur Escarraguel par la suppression du péage du pont quinze ans et six mois avant la fin de la concession en lui allouant la somme de 75.000 francs qui a été calculée en tenant compte de la charge qui lui incombait, en vertu de la même décision, de supporter les dépenses de mise en état, de réparations et d'entretien du pont jusqu'au 16 juin 1886;

Considérant que les communes intéressées demandent en outre la déduction de 33.781 francs à titre de moins-value pour la construction défectueuse du pont qui ne remplissait pas, d'après elles, les conditions imposées au concessionnaire par son cahier des charges;

Mais considérant qu'il a déjà été jugé par la décision du Conseil d'État du 2 décembre 1887, que le sieur Escarraguel avait rempli les obligations qui lui étaient imposées par le décret de concession; qu'ainsi ladite demande doit être écartée comme non-recevable;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts...;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est avec raison que le conseil de préfecture les a mis en totalité à la charge des communes intéressées... (Les communes intéressées au chemin de grande communication n° 60 payeront au sieur Escarraguel la somme de 75.000 francs, avec les intérêts à partir du 30 décembre 1880; les intérêts seront capitalisés aux dates des 15 avril 1885, 15 décembre 1890, 9 juin 1892 et 28 novembre 1893. Surplus des conclusions du sieur Escarraguel et recours incident rejetés. Communes intéressées condamnées aux dépens.)

(N° 303)

[15 décembre 1893]

Travaux publics. — Décompte irrégulier. — Délai de réclamation (Art. 41). — (Ville de Castelsarrasin contre héritiers Mieulet.)

Lorsque le conseil de préfecture a ordonné, par un arrêté ayant acquis l'autorité de la chose jugée, qu'un décompte serait dressé par l'architecte, en présence de l'entrepreneur, celui-ci est recevable à critiquer le travail fait par l'architecte seul, alors même qu'il n'aurait pas protesté contre ce décompte lorsqu'il lui a été présenté.

Vu la requête présentée pour la ville de Castelsarrasin... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 25 novembre 1890, par lequel le conseil de préfecture du département de Tarn-et-Garonne a ordonné une expertise à l'effet de vérifier le décompte des travaux exécutés par le sieur Mieulet pour la construction d'une école ainsi que pour la réparation et l'agrandissement du collège; — *Ce faisant, attendu* que ledit décompte ayant été présenté régulièrement au sieur Mieulet, et celui-ci n'ayant fait ni protestations ni réserves dans les vingt jours qui ont suivi, doit être réputé l'avoir accepté par application de l'article 41 des clauses et conditions générales;

Considérant que, par un arrêté en date du 16 janvier 1883 passé en force de chose jugée, le conseil de préfecture a ordonné que le décompte définitif des entreprises du sieur Mieulet serait

dressé en présence de ce dernier ou de son représentant; que les prescriptions de cet arrêté n'ont pas été observées, le décompte ayant été dressé par l'architecte de la ville seul; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que ce décompte ne pouvait tenir lieu de celui dont il avait prescrit l'établissement dans une forme déterminée; que sa présentation à l'entrepreneur devait être considérée comme de nul effet à l'encontre de ce dernier et que celui-ci était fondé à demander le règlement par experts de ses comptes avec la ville... (Rejet avec dépens.)

(N° 304)

[15 décembre 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Marché couvert. — Réception provisoire. Délai de responsabilité. — (Sieur Rousseau contre ville d'Agen.)

Réception provisoire. — Décidé que la prise de possession des travaux par la commune, la remise à l'entrepreneur d'un certificat de l'architecte, approuvé par le maire, constatant leur bonne exécution et le remboursement du cautionnement équivalaient à une réception provisoire.

Malfaçons (emploi de matériaux de qualité inférieure à celle prévue et défectuosités dans le dallage) — invoquées après l'expiration du délai de garantie fixé à un an : rejet : elles n'engagent pas la responsabilité décennale de l'entrepreneur.

. . . . . .

Considérant que, d'après les articles 40 et 41 du cahier des charges de l'entreprise du sieur Rousseau, le cautionnement pouvait être remboursé à l'entrepreneur tout de suite après la réception provisoire des travaux, et que le dixième de garantie ne pouvait être remboursé qu'à la réception définitive, c'est-à-dire un an après la réception provisoire;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la ville d'Agen a pris possession, le 4 septembre 1884, des travaux exécutés par le sieur Rousseau; qu'à la date du 20 septembre 1884, il a été remis à l'entrepreneur un certificat de l'architecte visé et approuvé par le maire, constatant la bonne exécution des travaux

et que, sur la présentation de ce certificat, le sieur Rousseau a obtenu le remboursement de son cautionnement; que la réunion de ces circonstances équivaut à une réception provisoire de l'ouvrage;

Considérant, d'autre part, qu'à la date du 4 novembre 1885, après l'expiration du délai de garantie, le sieur Rousseau s'est adressé au conseil de préfecture pour obtenir le règlement définitif de son entreprise; que c'est seulement à la date du 5 décembre 1885 que la ville d'Agen a, pour la première fois, motivé son refus sur ce que le sieur Rousseau aurait substitué aux ciments prescrits par le cahier des charges des ciments de qualité inférieure et ne se serait pas conformé aux prescriptions des devis pour l'exécution des ouvrages;

Considérant que les défectuosités signalées par la ville dans le dallage du marché ne rentrent pas dans les dégradations que l'entrepreneur était tenu de réparer, pendant dix ans, aux termes de l'article 43 de son cahier des charges; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné le sieur Rousseau à rembourser à la ville une somme de 7.925 fr. qu'il aurait touchée en trop et que son arrêté doit être réformé sur ce point;

Sur les intérêts des intérêts...;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que de ce qui précède, il résulte qu'il y a lieu de mettre les frais d'expertise à la charge de la ville... (Arrêté réformé en tant qu'il a condamné le sieur Rousseau à restituer à la ville d'Agen une somme de 7.925 francs. Intérêts du solde de l'entrepise alloués au sieur Rousseau par le conseil de préfecture capitalisés aux dates des 16 novembre 1887 et 22 février 1893. Frais d'expertise et dépens supportés par la ville d'Agen.)

(N° 305)

[15 décembre 1893]

Procédure. — Conseil d'État. — Recours pour excès de pouvoir formé sur papier non timbré et non enregistré : non-recevabilité. — (Sieur Ripert.)

Vu la requête du sieur Ripert... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir — un arrêté du 18 no-

vembre 1892, par lequel le maire de la commune de Lavars lui a ordonné de démolir dans le délai de quinze jours, pour cause de péril imminent, des bâtiments lui appartenant et situés en bordure du chemin vicinal ordinaire n° 1 de ladite commune;

CONSIDÉRANT que les recours pour excès de pouvoir, formés par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872, doivent être introduits dans les mêmes formes que les recours en matière contentieuse administrative; que, si l'article 1er du décret du 2 novembre 1864 les a affranchis des frais autres que ceux de timbre et d'enregistrement, ils sont restés assujettis au payement desdits frais; que le sieur Ripert n'a pas présenté sa requête sur papier timbré et ne justifie pas du payement des droits d'enregistrement; que, dès lors, ladite requête n'est pas recevable... (Rejet.)

(N° 306)

[16 décembre 1893]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestation en nature. — Exemption. — Loi du 21 mai 1836. — (Sieur Guillier et autres.)

Exemption accordée à un individu atteint — de faiblesse très prononcée de la vue (Guiller, 1re esp.); — d'une hernie inguinale, bien qu'il se livre à quelques menus travaux d'agriculture (Nouël, 2e esp.).

1re ESPÈCE. — (*Sieur Guillier.*)

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que, en raison de l'infirmité de la vue dont il est atteint, le sieur Guillier ne peut fournir le service des prestations pour l'entretien des chemins vicinaux; que, dès lors, il est fondé à demander, par application de l'article 3 de la loi du 21 mai 1836, comme n'étant pas valide, décharge de la taxe à laquelle il a été imposée, à raison de sa personne, pour l'année 1892, sur le rôle de la commune de Montbard... (Arrêté annulé. Décharge.)

2e ESPÈCE. — (*Sieur Nouël.*)

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que, si le sieur Nouël peut se livrer à quelques menus travaux de culture, l'infirmité

dont il est atteint ne lui permet pas de fournir le service des prestations en nature pour l'entretien des chemins vicinaux; que, dans ces circonstances, il ne saurait être considéré comme valide, au sens de l'article 3 de la loi ci-dessus visée du 21 mai 1836, et que c'est à tort que le conseil de préfecture lui a refusé décharge de la taxe des prestations à laquelle il a été imposé, à raison de sa personne, pour l'année 1892, sur le rôle de la commune de Guenrouet... (Arrêté annulé. Décharge.)

(N° 307)

[16 décembre 1893]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Insuffisance des travaux. — Mise en demeure; exécution d'office; montant des dépenses. — (Sieur Hémery.)

Insuffisance des travaux. — Un arrêté préfectoral ayant prescrit le curage à vif fond et à vieux bords d'un cours d'eau non navigable, un riverain ne se conforme pas à cet arrêté en faisant au droit de sa propriété un simple faucardement.

Exécution d'office. Mise en demeure. — L'insuffisance des travaux exécutés par les riverains étant constatée, l'administration n'est pas tenue de mettre ceux-ci en demeure de les compléter avant d'ordonner l'exécution d'office du curage.

Prix des travaux exécutés d'office. — Les riverains ne sont pas recevables à discuter le montant des dépenses faites par l'administration pour exécuter d'office le curage.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'arrêté préfectoral du 22 décembre 1888, ordonnant, après enquête et avis du conseil municipal, le curage à vif fond et à vieux bords de la rivière la Théols, a été affiché et publié dans la commune de Reuilly; que les travaux prescrits par cet arrêté devaient être entièrement terminés à la diligence des propriétaires intéressés avant le 1er juin 1889; que le requérant s'est borné à faire exécuter un faucardement de la rivière au droit de sa propriété; qu'après constatation de l'insuffisance de ce travail, l'exécution d'office du curage a pu valablement être ordonnée par l'arrêté préfectoral du 2 décembre 1889, sans une mise en demeure spéciale adressée au sieur Hémery;

Considérant, d'autre part, que si le requérant était recevable à contester le degré d'intérêt qu'il avait à l'exécution du curage, il ne lui appartenait pas de discuter le chiffre de la dépense effectuée par l'administration, ni l'évaluation des travaux ;

Considérant que, de ce qui précède, il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la demande du requérant tendant à la décharge, et subsidiairement à la réduction de la taxe à laquelle il a été imposé, en 1890, à raison du curage de la Théols, au droit de sa propriété et a mis à sa charge les frais d'expertise... (Rejet.)

(N° 308)

[22 décembre 1893]

Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Chupin.)

Art. 13. — Arrêt de chantiers résultant de l'insubordination des ouvriers; perte à la charge de l'entrepreneur (XIX).

Art. 46. — Réception provisoire. — Demande de fixation de la date de la réception provisoire des travaux à une époque où les travaux prévus n'étaient pas encore terminés. Rejet (I).

Carrières. — Insuffisance des carrières prévues non établie : pas d'indemnité (VII).

— Changement de carrière de sable nécessité par la faute de l'entrepreneur : pas d'indemnité (XII).

— Épuisement d'une carrière prévue non constaté en temps utile. Rejet (XIII).

Déblais. — Art. 97 du devis. — Lorsque l'entrepreneur n'a pas réclamé contre l'avant-métré dans le délai de quinze jours de la notification du piquetage, il n'est pas recevable à contester les cubes des terrassements arrêtés, conformément au marché, d'après les indications de l'avant-métré (II).

Déblais prétendus imprévus. Rejet; ils rentrent dans l'exécution du projet.

Déblais de fondations d'ouvrage d'art exécutés à sec, application du prix pour déblais ordinaires. Régularité (V).

Art. 98 du devis. — En présence de la clause forfaitaire insérée au devis, l'entrepreneur n'est pas recevable à demander

un supplément de prix, à raison de ce qu'il a rencontré des masses de quartz d'une dureté excessive (*VIII*).

Fausse manœuvre résultant de l'insuffisance des emplacements arrêtés pour le dépôt de ballast. Insuffisance non constatée en temps utile : rejet (*XI*).

Maçonnerie parementée à joints de hasard ; prix prévu pour la maçonnerie parementée ordinaire applicable et non prix de la maçonnerie de moellons têtués (*XIV*).

Malfaçons. — Réparation des tassements pendant la période de garantie ; travail à la charge de l'entreprise (*XIX*).

Ordres écrits. — Absence d'ordres : rejet (*VI, IX, XIX*).

Plus-value pour déblais de tranchée applicable aux fossés, rigoles (*IV*) ; *— frises de parquets de dimensions prévues, mais contraires aux usages du commerce : plus-value refusée* (*XVII*) ; *— menuiserie courbe: plus-value écartée par le cahier des charges* (*XVIII*).

Sujétions. — Substitution en cours d'exécution d'escaliers courbes à des escaliers droits prévus : indemnité allouée (*XVI*) ; *— ballast : dureté des matériaux; obligation du cahier des charges ; pas de sujétion* (*X*).

Travail compris dans un autre. — La préparation des extrados est comprise dans le prix des maçonneries et des bétons (*XV*).

I. Sur les conclusions *tendant à faire reporter au* 15 *décembre* 1884 *la date de la réception provisoire qui a été fixée au* 19 *février* 1885 :

Considérant que le sieur Chupin, qui n'établit pas que les travaux prévus au devis fussent terminés à la fin de l'année 1884, ne justifie pas qu'il ait mis régulièrement l'administration en demeure de procéder à la réception provisoire antérieurement au 19 février 1885; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation sur ce point;

II. 1er chef : *Sur les conclusions tendant à obtenir un supplément de prix de* 463f,32 *pour* 324 *mètres cubes de déblais extraits en trop dans la tranchée de la Bellangeraie, par suite d'une erreur de nivellement au piquet* 63 :

Considérant qu'aux termes de l'article 97 du cahier des charges, l'avant-métré sert de base au règlement définitif du cube des terrasses et de leur distance de transport; que, dès lors, l'entrepreneur qui n'a adressé aucune réclamation contre l'avant-métré dans le délai de quinze jours à dater de la notification du piquetage, n'est pas recevable, aux termes dudit article, à

contester l'exactitude du calcul des terrassements portés au décompte;

III. 2e chef : *Sur les conclusions tendant à obtenir un supplément de prix de 1.110f,33 pour le déblaiement des fossés plantés de haies à l'intérieur des emprises, mais en dehors de la plate-forme de la voie ferrée :*

Considérant que les travaux de déblaiement dont s'agit rentrent dans l'exécution du projet et ne résultent pas de modifications qui y auraient été apportées; que, dès lors, ils sont à la charge de l'entrepreneur et ne peuvent donner lieu à aucun supplément de prix en sa faveur;

IV. 3e chef : *Sur les conclusions tendant à faire accorder un supplément de prix de 319f,80 pour les déblais des fossé-rigoles :*

Considérant qu'aux termes de l'article 176 du cahier des charges les fouilles en rigoles sont assimilées aux fouilles de fondations des murs; que, dès lors, il y a lieu d'appliquer aux déblais des fossés-rigoles le prix porté au n° 125 du bordereau pour les tranchées de moins de 1 mètre de largeur et d'allouer au sieur Chupin les 319f,80 réclamés par lui;

V. 4e chef : *Sur les conclusions tendant à obtenir une plus-value de 2.691f,19 pour les déblais des ouvrages d'art :*

Considérant que l'article 103 du bordereau porte que jusqu'à 0m,50 au-dessous du niveau du plan d'eau, les fouilles seront comptées comme déblais ordinaires à sec; que, si ce même article impose à l'entrepreneur diverses sujétions, pour l'exécution de ces fouilles, il spécifie que ces sujétions sont comprises dans le prix des déblais;

VI. 6e chef : *Sur les conclusions tendant à obtenir une indemnité de 1.271f,82 pour reprise de déblais provenant de la tranchée de l'Étang : — ...* (Le sieur Chupin ne justifie d'aucun ordre de service lui prescrivant le dépôt provisoire des déblais);

VII. 7e chef : *Sur les conclusions tendant à obtenir une indemnité de 13.582f,55 pour le préjudice résultant du retard subi par l'entrepreneur au pont de la Cochinière :*

Considérant que le requérant n'établit pas que la construction tardive du pont de 3 mètres situé à la Cochinière soit imputable à l'insuffisance des carrières prévues à l'article 19 du devis; qu'il résulte au contraire de l'instruction que, mis en demeure de reprendre les travaux ou de formuler, s'il y avait lieu, ses réclamations, le sieur Chupin n'a pas protesté contre l'ordre de service du 5 février 1883 et qu'il s'est borné à demander, pour sa propre convenance, l'autorisation d'extraire des matériaux de

la carrière de la Roche, sans modification des prix portés au devis; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de demande;

VIII. 8e chef : *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'un supplément de prix de* 121.986 *francs, à raison de déblais d'une nature imprévus rencontrés dans l'exécution des travaux :*

Considérant que le prix porté au bordereau était un prix à forfait applicable à tous les déblais, quelle qu'en fût la nature, depuis la terre végétale jusqu'au rocher dur; qu'aux termes de l'article 18 du cahier des charges, l'entrepreneur devait se rendre compte très exactement, avant l'adjudication, des difficultés que pouvaient présenter les diverses tranchées parce que, après l'adjudication, le prix ne pourrait être modifié sous aucun prétexte; qu'il suit de là que le sieur Chupin ne saurait se prévaloir de la dureté plus ou moins grande des déblais rencontrés dans l'exécution de son entreprise, pour demander l'augmentation du prix fixé au bordereau;

IX. 9e chef : *Sur les conclusions tendant à obtenir un supplément de prix de* 2.509f,40 *pour emprunts non prévus :*

Considérant que l'entrepreneur ne justifie d'aucun ordre de service pouvant donner lieu, en vertu de l'article 97 du devis, à l'augmentation du cube des terrains porté à l'avant-métré; qu'il résulte au contraire de l'instruction que le cube supplémentaire de 1.900 mètres cubes a été employé par lui à la gare de Chazé-Henry en vue de certaines appropriations rentrant dans les imprévisions inhérentes à l'exécution du projet; que, dès lors et par application du paragraphe 3 dudit article 97, le sieur Chupin n'est pas fondé à réclamer pour ces déblais l'allocation d'un supplément de prix;

X. 11e chef : *Sur les conclusions tendant à obtenir un supplément de prix de* 20.280f,04 *à raison de la dureté imprévue des matériaux employés pour le ballast et du cube insuffisant porté au décompte :*

Considérant qu'aux termes des articles 19 et 102 du devis, le ballast doit provenir des roches les plus dures du déblai; qu'ainsi l'entrepreneur ne saurait, sans revenir sur les conditions de son marché, soutenir que le prix porté au n° 36 du bordereau est inapplicable au ballast provenant de la tranchée de l'Étang;

Mais considérant que le cube du ballast porté au décompte n'est que de 11.005 mètres cubes et qu'il résulte de l'instruction que la quantité fournie par l'entrepreneur est de 12,471 mètres cubes; qu'il y a lieu, dès lors, de condamner l'État à lui payer

une somme supplémentaire de 2.624f,14 représentant, rabais déduit, le prix des 1.466 mètres cubes omis au décompte;

XI. 12e chef : *Sur les conclusions tendant à obtenir un supplément de prix de 435f,02 pour manutention et reprise du ballast :*

Considérant que le sieur Chupin ne justifie pas avoir fait constater au cours des travaux l'insuffisance des emplacements indiqués tant par le devis que par l'ordre de service du 5 février 1883 pour le dépôt du ballast; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation sur ce chef;

XII. 13e chef : *Sur les conclusions tendant à obtenir une plus-value de transport de 3.788f,54 pour le sable provenant de la carrière de la Bellangeraie :*

Considérant que, si l'article 19 du cahier des charges indique comme lieu de provenance du sable siliceux les différentes carrières du pays, il dispose que ce sable devra satisfaire aux conditions prévues par l'article 20 et qu'en conséquence l'entrepreneur sera tenu, s'il y a lieu, de lui faire subir les préparations nécessaires;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est à raison du triage insuffisant, opéré par l'entrepreneur, que le sable extrait des carrières autres que celle de Ruffray a dû être refusé par l'administration; qu'il suit de là que le sieur Chupin n'est pas fondé à se prévaloir de ce que la carrière du Ruffray ou celle de la Bellangeraie, qu'il a été autorisé à exploiter sur sa demande, sont plus éloignées des chantiers que les autres carrières indiquées au devis, pour demander la fixation d'un prix nouveau;

XIII. 14e chef : *Sur les conclusions tendant à obtenir une plus-value de 1.781f,01 sur le prix des moellons :*

Considérant que l'entrepreneur ne justifie pas avoir fait constater au cours des travaux l'épuisement des carrières prévues au devis et notamment de celles de la Mounerie; qu'il résulte au contraire des constatations des ingénieurs que cette dernière pouvait fournir des parements du type employé au viaduc de l'Araise; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de réclamation;

XIV. 15e chef : *Sur les conclusions tendant à faire appliquer à la maçonnerie de parement à joints de hasard le prix n° 180 du bordereau relatif à la maçonnerie de moellons têtués :*

Considérant qu'aux termes de l'article 18 du cahier des charges, les parties vues de la plupart des ouvrages d'art devaient être exécutées en maçonnerie parementée à joints de hasard; qu'il résulte de l'article 75 que cette maçonnerie est considérée comme

maçonnerie parementée ordinaire; que d'ailleurs l'ordre de service en date du 3 novembre 1882 prescrivant l'exécution des travaux dont s'agit rappelait à l'entrepreneur les dispositions des articles susmentionnés et les prix du borderoau dont il serait fait application; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de réclamation;

XV. 17e chef : *Sur les conclusions tendant à la fixation d'un prix spécial pour la préparation des extrados :*

Considérant qu'aux termes de l'article 105 du cahier des charges, les prix des maçonneries et des bétons comprennent, en outre des fournitures et de la pose, toutes les mains-d'œuvre et fournitures nécessaires à l'exécution complète des ouvrages, conformément aux prescriptions du chapitre V; que l'article 84, inscrit dans ce chapitre, dispose que les chapes ne seront établies qu'après que les maçonneries auront été bien arasées, nettoyées et lavées; qu'ainsi l'entrepreneur n'est pas fondé à soutenir que le prix porté au numéro 203 du bordereau ne comprend pas la préparation des extrados;

XVI. 21e chef : *Sur les conclusions tendant à obtenir une plus-value de* 311f,58 *pour les escaliers avec retour substitués aux escaliers droits :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'ordre de service en date du 7 juillet 1883 que l'administration a imposé à l'entrepreneur, pour la construction des escaliers, des sujétions que ne comportait pas le type prévu au n° 287 du bordereau; que, dès lors, le sieur Chupin est fondé à demander pour ce travail l'allocation d'une plus-value spéciale et qu'il en sera fait une exacte appréciation en la fixant au chiffre de 311f,58.

XVII. 22e Chef : *Sur les conclusions tendant à obtenir une plus-value de* 78f,99 *sur le prix des parquets :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'ordre de service du 23 février 1883, que les frises de sapin demandées à l'entrepreneur devaient avoir 0m,027 d'épaisseur et 0m,025 après replanissage; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture, faisant application du prix porté au n° 263 du bordereau, a rejeté ce chef de réclamation;

XVIII. 23e chef : *Sur les conclusions tendant à obtenir une plus-value de* 382f,26 *à raison du cintrage des menuiseries :*

Considérant qu'aux termes de l'article 177 du cahier des charges il n'est alloué aucune plus-value pour les parties courbes des ouvrages en maçonnerie;

XIX. 29e chef : *Sur les conclusions tendant à obtenir une somme*

de 602f,40 pour prix de divers travaux qui auraient été exécutés en régie : — ... (Absence d'ordre prescrivant d'exécuter des pilonnages);

2° Considérant qu'aux termes de l'article 118 du devis, jusqu'à l'expiration du délai de garantie, l'entrepreneur doit réparer les effets du tassement dans les remblais faits au wagon, à la voiture ou à la brouette; que, dès lors, le sieur Chupin n'est pas fondé à réclamer le prix de la main-d'œuvre employée à mettre le remblai de l'Araise en état de réception définitive;

3° Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'arrêt du chantier pendant une partie de la journée du 27 juin 1883 a été le résultat de l'insubordination des ouvriers envers le surveillant des travaux; que, dès lors, en vertu de l'article 13 des clauses et conditions générales, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander à l'administration de l'indemniser de la perte de temps qui a pu en résulter pour lui;

XX. *Sur les intérêts des intérêts...* (L'État payera au sieur Chupin 3.255f,52 avec les intérêts du 14 décembre 1886, capitalisés aux dates des 7 décembre 1888, 24 novembre 1890, 30 novembre 1891 et 7 décembre 1892. L'arrêté est réformé en ce qu'il a de contraire. L'État supportera le quart des dépens exposés par le sieur Chupin.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 309)

[4 mai 1894]

Exécution des nivellements nécessaires aux services locaux.

Monsieur l'Ingénieur en chef, la préparation des projets de chemins de fer, de routes, de canaux, l'étude des améliorations à apporter au régime des fleuves ou des rivières exigent des nivellements sûrs et précis.

Ces nivellements, lorsque MM. les Ingénieurs ne disposent pas d'un nombre suffisant d'agents rompus à ce genre d'opérations et que l'importance du travail le justifie, sont d'ordinaire confiés à des entrepreneurs qui les exécutent à forfait, suivant un programme déterminé et à des conditions convenues.

L'expérience a démontré que cette manière de procéder, quelquefois avantageuse, présente parfois cependant des inconvénients de diverse nature sur lesquels les chefs de service ont appelé mon attention.

Il ne me paraît dès lors pas inutile de vous faire connaître que, dans le cas où les besoins de votre service entraîneraient l'exécution de nivellements un peu étendus, vous pourrez, toutes les fois que vous le jugerez utile ou que les moyens personnels dont vous disposez ne vous paraîtront pas suffisants, vous adresser au Service du nivellement général de la France.

Jusqu'à présent, ce service, absorbé par l'exécution du réseau fondamental et par la vérification du réseau de Bourdalouë, n'a pu, malgré les demandes qui avaient été adressées à ce sujet à l'administration, être qu'exceptionnellement autorisé à prêter son concours aux divers services des ponts et chaussées et les faire profiter des avantages d'économie, de rapidité et de précision qui résultent de son organisation.

Mais, aujourd'hui que le réseau fondamental est achevé, ce service peut, sans ralentir la seconde partie du programme qui lui est tracé, c'est-à-dire la vérification du réseau de Bourdalouë, entreprendre et intercaler dans les mailles du réseau fondamental des nivellements secondaires en des points quelconques du territoire.

Je crois devoir porter ce fait à votre connaissance en vous demandant, toutes les fois que vous jugerez utile de recourir au Service du nivellement général, d'entrer en conférence avec le chef de ce service et de m'adresser ensuite vos propositions accompagnées du procès-verbal de la conférence, d'une carte figurative des itinéraires à niveler et du devis de la dépense à imputer sur les fonds des travaux.

Je vous prie, Monsieur l'Ingénieur en chef, de m'accuser réception de la présente circulaire et d'en transmettre un exemplaire à chacun des ingénieurs placés sous vos ordres.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

JONNART.

(N° 310)

[15 novembre 1894]

Admission dans le corps des ponts et chaussées. — Concours de 1895.

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de vous informer qu'un concours pour l'admissibilité au grade de conducteur des ponts et chaussées s'ouvrira le 1er avril 1895, dans les conditions fixées par l'arrêté réglementaire du 7 septembre 1880.

Les demandes des candidats seront accompagnées des pièces mentionnées à l'article 3 de l'arrêté du 7 septembre 1880.

Les candidats qui ne sont pas commis des ponts et chaussées devront en outre produire un certificat, sur papier libre, d'un médecin assermenté constatant qu'ils ne sont atteints d'aucune infirmité apparente ou cachée pouvant les empêcher de faire sur le terrain les diverses opérations nécessitées par le service des ponts et chaussées et que l'état de leurs yeux ne leur interdit pas d'être employés utilement à des travaux de dessin.

Les demandes porteront en marge les indications suivantes :

Nom et prénoms;
Lieu et date de naissance;
Qualité, grade et traitement;
Service et résidence;
Emploi auquel le candidat est habituellement affecté;
Date de la nomination à chaque grade;
Services civils et militaires et emplois antérieurs;
Études faites par le candidat.

Ces renseignements devront être visés par le chef de service.

Les candidats subiront les épreuves du premier degré dans le département de leur résidence.

Nul ne peut être admis au concours s'il n'est âgé de dix-huit ans accomplis et de moins de trente ans au 1er janvier 1895. Les militaires porteurs d'un congé obtenu après trois ans de service sous les drapeaux seront admis à concourir jusqu'à trente-deux ans et les commis qui, à trente ans, comptaient plus de deux ans de services seront admis à concourir jusqu'à trente-cinq ans. Toutefois, des dispenses d'âge pourront être accordées, cette année encore aux agents qui faisaient partie de l'administration pendant la période comprise entre les années 1885 et 1891 pendant lesquelles il n'y a pas de concours.

MM. les ingénieurs réuniront les demandes qui leur paraîtraient devoir être accueillies et ne donner lieu à aucune observation. Ils devront m'en faire l'envoi avant le premier janvier 1895, terme de rigueur. Toute demande d'admission qui parviendrait au ministère après cette date serait rigoureusement écartée.

J'aurai l'honneur de vous faire connaître ultérieurement l'époque des examens du second degré et la ville dans laquelle ils auront lieu pour les candidats domiciliés dans votre département.

J'adresse à MM. les ingénieurs un exemplaire de la présente circulaire.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
LOUIS BARTHOU.

PERSONNEL

(N° 311)

Octobre 1894.

I. — INGÉNIEURS

1° PROMOTIONS.

Décret du 13 *octobre* 1894. — **M. Brosselin**, Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Inspecteur Général de 1re classe, pour prendre rang à dater du 16 novembre 1894.

Décret du 13 *octobre.* — **M. Arnaud** (Léon), Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur Général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 20 octobre 1894.

Décret du 26 *octobre.* — **M. Deloche**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Inspecteur Général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er novembre 1894.

Décret du 27 *octobre.* — Sont nommés Ingénieurs en Chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er novembre 1894, les Ingénieurs ordinaires de 1re classe, dont les noms suivent :

MM. **Widmer** (Maurice),
Cadart (Gustave),
Baldy,
Ribière,
Draux,
Monestier,
Küss (Charles),

MM. **Belleville**,
Clerc,
Debray,
Limasset,
de Volontat,
Goupil,
Boulangier.

2° AVANCEMENTS.

Arrêté du 27 octobre 1894. — Est porté de 7.000 à 8.000 francs, le traitement des Ingénieurs en Chef de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Hirsch**,
Parlier,
Lenthéric,
MM. **Bouffet**,
Petit (Jules),
Loche.

Idem. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er novembre 1894, les Ingénieurs en Chef de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Denys**,
Mauranges,
Thurninger,
Debauve,
Biard,
Jacquier,
Doërr,
MM. **Salles** (Alfred),
Lefort (Édouard),
Pérouse,
Chabert,
Thoux,
Renault (Gustave).

Idem. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er novembre 1894, les Ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Stellet**,
Drogue,
Ducrocq,
Moissenet,
Collard,
Canat,
Petsche,
MM. **Caillez**,
Pigache,
Viennot,
Cléry,
Cuénot,
Goury du Roslan,
Maréchal.

Arrêté du 27 octobre. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er novembre 1894, les Ingénieurs de 3e classe dont les noms suivent :

MM. **Margot**,
Wiart,
Domergue,
Couvreux,
Kauffmann,
Dreyfuss (Justin),
MM. **Malterre**,
Geslain,
Dubois (Paul-François),
Boulle,
Guibert (Aristide),
Dagallier.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 3 *octobre* 1894. — **M. Fournié**, Inspecteur Général de 2e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est mis à la disposition de M. le Ministre des Colonies, pour être attaché au Gouvernement général de l'Indo-Chine, en qualité d'Ingénieur-Conseil.

M. Fournié est placé dans la situation de service détaché.

Arrêté du 23 *octobre*. — **M. Fontaneilles**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Lyon, à divers services de navigation et de chemins de fer, est mis à la disposition de M. le Ministre des Colonies, pour remplir les fonctions d'Inspecteur des Travaux publics des Colonies.

M. Fontaneilles est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 19 *octobre* 1894. — **M. Moser**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Lyon.

Arrêté du 22 *octobre*. — **M. Denis** (Ernest), Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef du service de la voie, à la résidence de Paris.

Idem. — **M. Rascol**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef du service de la voie, à la résidence de Lyon.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. Le Royer de la Tournerie, Inspecteur Général de 1re classe.	19 oct. 1894

Date d'exécution.

M. **Bazin**, Inspecteur Général de 2e classe . . . . 20 oct. 1894
M. **Wallet**, Ingénieur en Chef de 2e classe. . . . 25 oct. 1894
M. **Menche de Loisne**, Inspecteur Général de 1re classe. . . . . 15 nov. 1894

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 3 *octobre* 1894. — Le service du contrôle de l'exploitation et de la traction du réseau d'Orléans, est réorganisé en huit arrondissements ainsi qu'il suit :

1er *arrondissement.* — Résidence : Paris.

Paris à Sceaux et Limours.
Paris à Vierzon (exclu).
Brétigny à Châteaudun (exclu).
Auneau à Étampes.
Orléans à Blois (inclus).
Orléans à Malesherbes.
Orléans à Montargis.
Orléans à Gien.
Beaune-la-Rolande à Argent (inclus).
Argent à Gien.
Blois à Villefranche-sur-Cher (exclu).

2e *arrondissement.* — Résidence : Tours.

Tours à Blois (exclu).
Tours à Châteaudun (inclus).
Tours à Vierzon (exclu).
Tours à Châteauroux (exclu)
Tours à Saint-Benoît (inclus).
Tours au Mans.
Tours à Saint-Patrice (inclus).
Poitiers au Blanc et à Argenton (exclu).
Port-de-Piles au Blanc.
Châtellerault à Tournon-Saint-Martin
Montmorillon au Blanc.
Saint-Benoît à Bersac (exclu).

3e *arrondissement.* — Résidence : Nantes.

Saint-Patrice (inclus) à Landerneau.
Aubigné à la Flèche.
Nantes à Châteaubriant.
Savenay à Saint-Nazaire.
Saint-Nazaire au Croisic et à Guérande.
Questembert à Ploërmel.
Auray à Quiberon.
Auray à Pontivy.
Rosporden à Concarneau.
Angers à la Flèche.
Saumur à la Flèche.
Quimper à Pont-l'Abbé.
Quimper à Douarnenez.
La Flèche à Sablé et à la Suze.

4e *arrondissement.* — Résidence : Bourges.

Vierzon (inclus) à Saincaize.
Bourges à Argent (exclu). — Bourges à Cosne.
Vierzon (inclus) à Limoges (exclu).
Bourges à Montluçon (exclu).
Issoudun à Saint-Florent.
Châteauroux (inclus) à Montluçon (exclu).
Champillet-Urciers à Lavaud-Franche.
Saint-Sébastien à Guéret.
Saint-Sulpice-Laurière à Montluçon (exclu).
Vieilleville à Bourganeuf.
Busseau-d'Ahun à Felletin.
Châteaumeillant à la Guerche.
Sancoins à Lapeyrouse.

5e *arrondissement.* — Résidence : Périgueux.

Limoges au Dorat (exclu).
Limoges à Magnac-Touvre (exclu).
Confolens à Roumazières.
Limoges à Brive (exclu) par Uzerche.
Nexon à Brive (exclu).
Limoges à Meymac (exclu).
Saillat à Bussière-Galant.
Le Quéroy à Thiviers.
Limoges à Agen.
Périgueux (inclus) à Brive (exclu).
Sivrac à Cazoulès (exclu).
Monsempron-Libos à Cahors (exclu).

6e *arrondissement.* — Résidence : Bordeaux.

Saint-Benoît (exclu) à Bordeaux.
Saint-Saviol à Lussac-les-Châteaux (exclu).
Coutras à Périgueux (exclu).
Angoulême à Magnac-Touvre (inclus).
Magnac-Touvre à Ribérac.
Périgueux à Ribérac.
Ribérac à Marmande.
Libourne au Buisson (exclu).
Bordeaux à la Sauve.
Tonneins à Penne (exclu).

7e *arrondissement.* — Résidence : Toulouse.

Brive (inclus) à Montauban.
Brive (inclus) à Toulouse.
Souillac à Saint-Denis-près-Martel et à Viescamp-sur Jallès.
Figeac à Aurillac (exclu).
Cahors à Capdenac.
Capdenac à Rodez.
Viviez à Decazeville.
Lexos à Montauban.
Tessonnières à Albi et raccordement avec la ligne de Carmaux.

8e *arrondissement.* — Résidence : Clermont-Ferrand.

Montluçon (inclus) à Gannat.
Commentry à Moulins.
Clermont à Brive (exclu).
Eygurande à Miécaze (exclu).
Arvant à Aurillac (inclus).
Montluçon à Eygurande.
Chemin de fer industriel de Montluçon à Commentry et à Montvicq.

Arrêté du 3 octobre. — M. **Monestier**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Paris, des fonctions d'Ingénieur en Chef du Contrôle central du chemin de fer de Paris à Orléans, est chargé, en outre, du service du contrôle de l'exploitation et de la traction du même réseau, en remplacement de M. **Vicaire**, nommé inspecteur général.

Idem. — M. **Nouailhac** (Fernand), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Limoges, au contrôle de l'exploitation du réseau d'Orléans, est chargé, à la résidence de Périgueux : 1° du service ordinaire de l'arrondissement nord du département de la Dordogne et du 1er arrondissement du ser-

vice de la navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vézère, en remplacement de **M. Morisson** dit **Lacombe**, précédemment admis à la retraite; 2° du 4e arrondissement du contrôle de la voie et des bâtiments et du 5e arrondissement du contrôle de l'exploitation et de la traction du réseau d'Orléans (nouvelle organisation).

Arrêté du 3 octobre. — **M. de Préaudeau**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé, à la résidence de Paris, du poste d'Ingénieur en Chef adjoint pour les études et travaux et le contrôle des études et travaux des lignes nouvelles comprises dans le réseau de l'État, est adjoint à l'Inspecteur Général, Directeur du contrôle des chemins de fer Algériens, Tunisiens et de la Corse, en remplacement de **M. Aguillon**, nommé Inspecteur Général.

Cette disposition aura son effet à dater du 1er octobre 1894.

M. de Préaudeau reste d'ailleurs chargé du service de liquidation des lignes comprises dans les réseaux de l'État et d'Orléans, qui lui est actuellement confié.

Il conserve, en outre, jusqu'au 1er janvier 1895, le service des lignes ci-après concédées à la Compagnie des chemins de fer départementaux : Saint-Jean-d'Angély à Civray ; Saint-Jean-d'Angély à un point à déterminer sur le chemin de fer de Marans à la ligne de Niort à La Rochelle ; St-Jean-d'Angély à Cognac.

Idem. — Le service des lignes ci-après concédées à la Compagnie des chemins de fer départementaux : Saint-Jean-d'Angély à Civray; Saint-Jean-d'Angély à un point à déterminer sur le chemin de fer de Marans à la ligne de Niort à La Rochelle; Saint-Jean-d'Angély à Cognac, est distrait du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **de Préaudeau** et réuni aux attributions de M. **Modelski**, Ingénieur en Chef à La Rochelle.

Ce service est confié à l'Ingénieur chargé du service ordinaire de l'arrondissement de La Rochelle.

Idem. — Le 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire du service maritime du département de la Charente-Inférieure est supprimé.

Par suite, les 3e et 4e arrondissements prennent respectivement les nos 2 et 3.

Le service des ports, phares et balises des îles de Ré et d'Olé-

ron, actuellement dans le 2e arrondissement supprimé, est réparti ainsi qu'il suit :

Ile de Ré, 1er arrondissement, La Rochelle.

Ile d'Oléron, 2e arrondissement (nouveau), Rochefort.

Arrêté du 3 octobre. — Le service de construction et de contrôle des travaux de la ligne d'Albi à Saint-Affrique (section comprise dans le département de l'Aveyron), est distrait des attributions de **M. Renardier**, Ingénieur en Chef à Rodez et rattaché aux attributions de **M. Callon**, Ingénieur en Chef à Albi.

M. Théry, Ingénieur ordinaire à Albi, déjà chargé de la section de cette ligne comprise dans le département du Tarn, est chargé en outre, de la partie comprise dans le département de l'Aveyron.

Par suite, le poste spécial d'Ingénieur ordinaire à Saint-Affrique, précédemment occupé par **M. Grapin**, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur, décédé le 8 mars 1894, est supprimé.

Idem. — **M. Charbonnel**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, détaché au service des Travaux hydrauliques du port militaire de Cherbourg et remis, par le Ministère de la Marine, à la disposition du Département des Travaux publics, est chargé, à la résidence de Commercy, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département de la Meuse et du 3e arrondissement du service du canal de l'Est-Branche Nord (réorganisation).

Arrêté du 11 octobre. — La section de la ligne du Pont-de-l'Alma aux Moulineaux comprise entre le pont de l'Alma et la halte de Javel (exclus.), y compris le raccordement de cette ligne avec celle de Ceinture (R. G.), est distraite du service du contrôle des chemins de fer de l'Ouest et rattachée au service spécial du contrôle des lignes en exploitation, en construction ou à construire dans Paris.

La limite séparative des deux services de contrôle, sur la ligne du Pont-de-l'Alma aux Moulineaux est fixée au signal carré provisoire B, à Javel.

Idem. — Un service de contrôle est créé pour les études d'un raccordement de la ligne des Moulineaux, près Issy, avec les lignes de Paris au Mans et à Versailles (R. G.), près Viroflay.

Ce service est compris dans les attributions de **MM. Chabert**,

Ingénieur en Chef, et **Bresse**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Paris.

Décret du 13 octobre. — **M. Doniol**, Inspecteur Général de 1re classe est relevé, sur sa demande, des fonctions de Directeur du Personnel et de la Comptabilité au Ministère des Travaux publics.

Idem. — **M. Doniol**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Membre du Comité consultatif des chemins de fer, en remplacement de **M. Le Royer de la Tournerie**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 19 octobre. — **M. Stoecklin**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, en remplacement de **M. Le Royer de la Tournerie**.

Idem. — **M. Fargue**, Inspecteur Général de 1re classe, Membre de la Commission de l'annonce des crues, est nommé Président de cette Commission, en remplacement de **M. Le Royer de la Tournerie**.

M. Fargue remplacera également **M. Le Royer de la Tournerie** dans la Direction du service central hydrométrique du bassin de la Seine.

Idem. — **M. Brosselin**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Membre de la Commission de l'annonce des crues, en remplacement de **M. Fargue**, nommé Président de la même Commission.

Idem. — **M. Doniol**, Inspecteur Général de 1re classe, est maintenu dans les fonctions de Vice-Président de la Commission du nivellement général de la France.

Idem. — **M. Doniol**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Membre de la Commission de vérification des comptes des Compagnies de chemins de fer, en remplacement de **M. Menche de Loisne**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — **M. Lorieux** (Théodore), Inspecteur Général de 2e classe, Secrétaire du Conseil Général des Ponts et Chaussées, est chargé du 3e arrondissement d'Inspection, en remplacement de **M. Brosselin**, nommé Inspecteur Général de 1re classe.

Arrêté du 19 octobre. — **M. Arnaud** (Léon), nommé **Inspecteur** Général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 20 **octobre** 1894, est nommé Secrétaire du Conseil Général des **Ponts et** Chaussées, en remplacement de **M. Lorieux.**

Idem. — **M. Lévy** (Maurice), Inspecteur Général de 2e **classe**, chargé d'une mission spéciale, est chargé du 5e arrondissement d'Inspection, en remplacement de **M. Bazin**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — **M. Colson**, Ingénieur en Chef de 2e classe, **Directeur** des chemins de fer au Ministère des Travaux publics, est nommé Membre de la Commission de vérification des comptes des Compagnies de chemins de fer, en remplacement de **M. Le Royer de la Tournerie**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — **M. Pérouse**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est nommé Membre du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer, en remplacement de **M. Menche de Loisne**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — **M. Pérouse**, Ingénieur en Chef de 2e classe, nommé, par arrêté de ce jour, Membre du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer, remplira les fonctions de Secrétaire du Comité, en remplacement de **M. Vicaire**, précédemment promu Inspecteur Général.

M. Pérouse est remplacé comme Secrétaire-adjoint par **M. Colin**, Ingénieur en Chef de 2e classe.

Idem. — **M. Draux**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Limoges, d'un service spécial de chemins de fer, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Arnaud**, promu Inspecteur Général, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Charente;

2° Service des études du canal de jonction de la Loire au Rhône;

3° Service des chemins de fer de Confolens à Exideuil et de Marmande à Angoulême.

M. Draux continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — **M. Clerc**, Ingénieur ordinaire de 1re classe chargé, à la résidence de Vernon, du 3e arrondissement du service de la

3e section de la navigation de la Seine, est chargé, à la résidence de Limoges, du service de chemins de fer ci-après désignés, en remplacement de M. **Draux**, savoir :

1e Ligne de : Limoges à Brive par Uzerche (Contrôle des travaux de superstructure),
— Largnac à Vendes,
— Vendes à Mauriac,
— Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis,
— Saint-Éloi à Pauniat,
— Gouttières à Létrade.

2e Ligne de : Limoges à Brive (liquidation d'entreprises),
— Felletin à Bourganeuf et à Ussel,
— Ussel à Bort,
— Bort à Neussargues,
— Laqueuille au Mont-Dore.

M. **Clerc** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 19 octobre. — M. **Baratte**, Ingénieur ordinaire attaché, à la résidence de Sedan, au service ordinaire du département des Ardennes et au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes, est attaché, en outre, au service de liquidation des entreprises et des opérations de bornage de la ligne d'Hirson à Amagne (M. **Rigaux**, Ingénieur en Chef), en remplacement de M. **Claise**, Ingénieur ordinaire à Charleville, qui reste exclusivement attaché au service du canal de l'Est-Branche Nord et au contrôle des études du chemin de fer de Liart à Mézières.

Idem. — M. **Maillet** (Georges), Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Vitry-le-François, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Châlons-sur-Marne, en remplacement de M. **Limasset**, nommé Agent voyer en Chef du département de l'Aisne.

Idem. — M. **Lambert** (Jules), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Carpentras, au service ordinaire du département de Vaucluse et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Dyrion**, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Vitry-le-François, en remplacement de M. **Maillet**.

Décret du 20 octobre. — M. **Henry** (Ernest), Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Directeur du Personnel et de la

Comptabilité au Ministère des Travaux publics, en remplacement de **M. Doniol**, relevé de ses fonctions sur sa demande.

Décret du 20 *octobre.* — **M. Ricour**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Membre du Comité consultatif des chemins de fer, en remplacement de **M. Menche de Loisne**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 22 *octobre.* — Le service de la 1re Section — 1re Division — de la navigation de la Seine (**M. Lavollée**, Ingénieur en Chef, à Paris), est distrait du 5e arrondissement d'Inspection générale et rattaché au 15e arrondissement.

Idem. — Le service du contrôle des travaux de la section du chemin de fer du Pont-de-l'Alma à Courbevoie, comprise entre les fortifications et le Champ-de-Mars, est distrait des attributions de **M. Chabert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris, et rattaché au service spécial du contrôle des lignes en exploitation, en construction ou à construire dans Paris (**M. Le Chatelier**, Ingénieur en Chef).

Décret du 24 *octobre.* — **M. Doniol**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Membre de la Commission mixte des Travaux publics, en remplacement de **M. Le Royer de la Tournerie**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Décision du 26 *octobre.* — **M. Humel** (Claude), Sous-Ingénieur au service de la circonscription de l'Est du département d'Alger, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 14 septembre 1894, est maintenu en fonctions jusqu'à la désignation de son successeur.

Idem. — **M. Dumur**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Forcalquier, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Digne, jusqu'à la désignation du successeur de **M.** l'Ingénieur **Chateau**.

Décision du 27 *octobre.* — **M. Bauer**, Élève-Ingénieur de 2e classe, est admis à la 1re classe.

Décision du 29 *octobre.* — **M. Canat** (Gabriel), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est adjoint provisoirement à **M. Moron**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé d'une mission spéciale ayant pour objet l'étude des chemins de fer à crémaillère.

M. Canat conserve d'ailleurs ses attributions actuelles.

Arrêté du 27 octobre. — **M. Mallez**, Inspecteur Général de 2e classe, chargé du 6e arrondissement d'Inspection Générale, est chargé du 4e arrondissement, en remplacement de **M. Henry** (Ernest), nommé Directeur du Personnel et de la Comptabilité.

Idem. — **M. Deloche**, nommé Inspecteur Général de 2e classe, par Décret du 26 octobre 1894, est chargé du 6e arrondissement d'Inspection Générale, en remplacement de **M. Mallez**.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

3 *octobre* 1894. — **M. Gerber** (Frédéric), Concours de 1883, n° 305, Seine-Inférieure, service ordinaire.

Idem. — **M. Bourgogne** (Louis), Commis, Concours de 1893, n° 23, Saône-et-Loire, service ordinaire.

Idem. — **M. Gauthier** (Alphonse), Commis, Concours de 1893, n° 46, Saône-et-Loire, service ordinaire.

11 *octobre.* — **M. Reynès** (Jules), Commis, Concours de 1893, n° 112, Alpes-Maritimes, service ordinaire.

Idem. — **M. Borne** (Gaston), Commis, Concours de 1893, n° 122, Ardèche, service ordinaire.

Idem. — **M. Martinot** (Eugène), Commis, Concours de 1893, n° 123, Nord, service ordinaire.

Idem. — **M. Dupuy** (Victor), Commis, Concours de 1893, n° 124, Loir-et-Cher, service ordinaire.

Idem. — **M. Fabre** (Josué), Commis, Concours de 1893, n° 133, Tarn, service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique.

11 *octobre*. — **M. Prunet** (Ostème), Commis, Concours de 1893, n° 140, Haute-Loire, service ordinaire.

15 *octobre*. **M. Sorbet** (Désiré), Commis, Concours de 1893, n° 76, Lot-et-Garonne, service ordinaire.

Idem. — **M. Josien** (Eugène), Commis, Concours de 1893, n° 101, Pas-de-Calais, service ordinaire.

19 *octobre*. — **M. Rougy** (Guillaume), Commis, Concours de 1893, n° 66, Rhône, service ordinaire.

Idem. — **M. Étève** (Léandre), Commis, Concours de 1893, n° 59, Haute-Vienne, service ordinaire.

22 *octobre*. — **M. Farthouat** (Etienne), Commis, Concours de 1892, n° 29, Gironde, service des études et travaux du chemin de fer de Bazas à Eauze.

Idem. — **M. Labro** (Auguste), Commis, Concours de 1893, n° 65, Loire, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

22 *octobre* 1894. — **M. Saly** (Laurent), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Garonne, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole du même département.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — **M. Roques** (Étienne), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole du département de la Haute-Garonne.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS.

3 *octobre* 1894. — Un congé d'un an, sans traitement, pour affaires personnelles, est accordé à **M. Pommier** (Désiré), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Jura.

22 *octobre.* — **M. Daniel** (Léodgard), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aube, est mis en congé, sans traitement, pendant un an, pour affaires personnelles.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

3 *octobre* 1894. — **M. Gain** (Désiré), Conducteur de 1re classe, employé au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (activité), est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à rester au service de la même Compagnie, en qualité de Chef de bureau attaché à la construction, à la résidence de Paris.

Idem. — **M. Falsimagne** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Loiret, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, est mis sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie nouvelle du canal de Panama, en qualité de Chef de section.

12 *octobre.* — **M. Puech** (Auguste), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle periode de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité de Chef du bureau du matériel fixe, à la résidence de Paris.

Idem. — **M. Robin** (René), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité de Chef de section, à la résidence du Blanc.

22 *octobre.* — **M. Turin** (Jules), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à conserver ses fonctions de Commissaire des logements insalubres de la Ville de Paris.

Idem. — **M. Jarty** (Léon), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie française des Travaux publics de Grèce, est autorisé à passer au service de la Compagnie concessionnaire des travaux du chemin de fer de la Valsugana, à Trente (Autriche.)

5° DISPONIBILITÉ.

22 *octobre* 1894. — M. **Mascle** (Esprit), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Vaucluse, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pendant un an, pour raisons de santé.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Brassart** (Émile), Conducteur principal, Aisne, service de la navigation entre la Belgique et Paris.	1er oct. 1894
M. **Viennois** (Claude), Conducteur de 4e classe, en congé pour raisons de santé	22 déc. 1894

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Andraut** (François), Conducteur de 3e classe, Gironde, détaché au service vicinal.	10 août 1893
M. **Castets** (Emile), Conducteur de 2e classe, Landes, service des études et travaux du chemin de fer de Dax à Saint-Sever.	24 sept. 1894
M. **Amadon** (Désiré), Conducteur principal, Rhône, service ordinaire	29 sept. 1894
M. **Richoux** (Hippolyte), Conducteur principal, Seine, service de la Direction du Contrôle des chemins de fer du Midi.	4 oct. 1894
M. **Chauche** (Philibert), Conducteur de 2e classe, Haute-Savoie, service ordinaire.	4 oct. 1894

8° DÉCISIONS DIVERSES.

9 *août* 1894. — M. **Person** (Henri), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Meuse, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Vitry-le-François à Lerouville, passe au service ordinaire du même département.

3 *octobre*. — M. **Écalle** (Alexandre), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe au service ordinaire du département de Vaucluse.

11 *octobre*. — M. **Lantier** (Auguste), Conducteur de 3e classe

attaché, dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne, passe au service ordinaire du même département et au service du canal de Berry.

12 *octobre.* — **M. Mataly** (Charles), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne.

Idem. — **M. Lagarde** (Philippe), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, passe, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

15 *octobre.* — **M. Carquin** (Henri), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, passe au service ordinaire du département des Ardennes.

19 *octobre.* — **M. Mettas** (Lucien), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Vienne, passe, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

Idem. — **M. Pichelin** (Paulin), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Vosges, au service du canal de l'Est-branche Nord, est attaché, en outre, au service ordinaire du même département.

20 *octobre.* — **M. Hégly** (Michel), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de Bourgogne, est nommé Élève-externe à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Idem. — **M. Delacourcelle** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, est nommé Élève-externe à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

22 *octobre.* — **M. Pech** (Louis), Conducteur de 4e classe, détaché au service de l'hydraulique agricole du département de la Haute-Garonne, est attaché au service ordinaire du même département.

Idem. — **M. Boudet** (Eugène), Conducteur de 3e classe, en

retrait d'emploi, est remis en activité et attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat.

22 *octobre.* — **M. Laveau** (Pierre), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, passe au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

Idem. — **Lagarrigue** (Justin), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide.

Idem. — **M. Camels** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Tarn-et-Garonne, au service de la navigation du Tarn, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

L'Éditeur-Gérant : Ve Dunod et P. Vicq.

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

DÉCRETS

(N° 312)

[28 mai 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un port sec à la halte de Guerbaville-la-Mailleraye, département de la Seine-Inférieure (ligne de Barentin à Caudebec), conformément aux dispositions du plan parcellaire produit par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, à la date du 14 octobre 1893, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie de l'Ouest est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 313)

[7 juin 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter pour la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, conformément au projet suivant :

Ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent :

Projet d'agrandissement de la gare du Rio-Salado présenté le 9 janvier 1893 et modifié le 17 avril 1893, avec un détail estimatif montant à 74.344 francs, dont 2.900 francs au compte d'exploitation et 71.244 francs au compte des travaux complémentaires, y compris 12 p. 100 pour frais généraux et intérêts.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 5.100.000 francs ouverts, conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ, la Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia à Tlemcen, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 314)

[2 juillet 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° La ville de Durtal (Maine-et-Loire) est substituée au droit que l'État tient de l'arrêté du chef du pouvoir exécutif du 4 août 1848, réglant, dans la traverse de Durtal, les alignements de la route départementale n° 18, de Baugé à Segré, devenue route nationale n° 159 *bis*, de la Flèche à Rennes.

En conséquence, elle est autorisée à faire, au lieu et place de l'État, en se conformant aux dispositions des titres III et suivants de la loi du 3 mai 1841, l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires pour l'élargissement de cette route sur les points indiqués par une teinte jaune au plan visé par l'ingénieur en chef, le 20 décembre 1893, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Il est pris acte des engagements souscrits par le conseil municipal de Durtal, dans ses délibérations en date des 19 août 1893 et 18 février 1894;

3° La part de dépense à la charge de l'État sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les grosses réparations des routes nationales.

(N° 315)

[9 juillet 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont autorisés les travaux de dragages à exécuter dans la passe de Bardouville (Seine-Inférieure), conformément aux dispositions de l'avant-projet présenté par les ingénieurs de la navigation de la Seine (4e section);

2° La dépense, évaluée à 970.000 francs, sera imputée sur les crédits inscrits annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des rivières.

(N° 316)

[9 juillet 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux dispositions générales du projet présenté, à la date des 21-22 juin 1893, par les ingénieurs du département de Vaucluse, les travaux à exécuter pour le comblement d'une excavation, au pied de la digue du Moulin-Neuf, située sur le territoire du syndicat de la Durance, à Puyvert.

En conséquence, ledit syndicat est autorisé à procéder à l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836.

2° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de trois ans, à dater du présent décret.

(N° 317)

[10 juillet 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux dispositions de l'avant-projet des 9 mars et 1er avril 1893, et de l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 31 juillet 1893, les travaux d'amélioration du canal de Roanne à Digoin;

2° La dépense, évaluée à 4.340.000 francs sera imputée sur les crédits inscrits à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'établissement et l'amélioration des canaux de navigation.

(N° 318)

[13 juillet 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux dispositions générales du projet dressé, les 1er-27 décembre 1892, par les ingénieurs du département de l'Ardèche, les travaux à exécuter sur le territoire du syndicat de Nieigles-Prades, pour le rescindement du rocher Terrisse, sur la rive gauche de l'Ardèche, et la construction d'une digue submersible en maçonnerie de 100 mètres de longueur, sur la rive droite de la même rivière.

Le syndicat de Nieigles-Prades est autorisé à procéder à l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux en se conformant aux dispositions de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836.

2° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 319)

[18 juillet 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, conformément au projet suivant :

Ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès :

Projet d'agrandissement de la gare de Sidi-Brahim présenté, le 23 mars 1894, avec un détail estimatif montant à 4.420 francs, y compris 12 p. 100 pour frais généraux et intérêts.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 5.100.000 francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur les lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ, la Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia à Tlemcen, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 320)

[25 juillet 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'amélioration du port de Bastia (Corse), définis à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 28 mars 1892;

2° La dépense mise à la charge de l'État, évaluée à 500.000 fr., sera imputée sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du département des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes;

3° Il est pris acte de l'offre faite par la chambre de commerce de Bastia de concourir à la dépense pour une somme de 500.000 francs.

(N° 321)

[9 août 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de déviation de la route départementale n° 42, de la Seine, aux abords de la redoute de la Faisanderie, à Joinville-le-Pont, en vue de la substitution d'un passage à niveau du chemin de fer de Paris à Brie-Comte-Robert, à exécuter suivant la direction générale indiquée par une teinte rouge sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 10 mai 1892, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par la compagnie des tramways de Saint-Maur-des-Fossés, par lettre en date du 14 décembre 1891, de fournir une subvention de 25.000 francs.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 322)

[20 août 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction d'une jetée-abri, au golfe Juan, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet, en date des 9 juin, 28 septembre 1893, dressé par les ingénieurs du département des Alpes-Maritimes.

2° Il est pris acte des offres faites, d'une part par le ministre de la marine, suivant lettre du 15 janvier 1894, d'autre part, par le conseil municipal de Vallauris, suivant délibération des 3 septembre 1892, 15 septembre 1892 et 24 juin 1893, de contribuer à la dépense évaluée à 390.000 francs par des subventions respectivement fixées à 86.600 francs et 130.000 francs;

3° La part de la dépense supportée par le département des travaux publics sera prélevée sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget de ce département pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 323)

[20 août 1894]

DÉCRET du Président de la République française qui autorise le sieur *Orcibal* (*Pierre*), demeurant à Villefranche (Aveyron), à reconstruire une écurie à moins de 2 mètres du chemin de fer et à 1 mètre de distance du parement, côté de la voie, du parapet du mur de soutènement qui longe son terrain à droite de la ligne de Montauban au Lot et à Rodez, commune de Villefranche.

Le permissionnaire demeurera entièrement responsable des conséquences que la présente autorisation pourrait avoir soit pour lui, soit pour la compagnie d'Orléans, soit pour les tiers.

(N° 324)

[20 août 1894]

DÉCRET du Président de la République française qui autorise la dame veuve *Paris*, demeurant à Versailles, rue Maurepas, n° 8, à ouvrir deux fenêtres et à modifier les haies actuellement existantes dans le mur de la maison qu'elle possède en bordure de la ligne du chemin de fer de Paris à Versailles, rive droite, ledit mur distant de 1^{m},50 de la crête du talus de déblai de la voie ferrée, sous la réserve que toutes les ouvertures, jours de souffrance ou fenêtres ouvrantes, devront être grillagées.

La présente autorisation sera révocable à toute époque et sans indemnité, si la sécurité du chemin de fer l'exige, et la permissionnaire demeurera responsable des conséquences qu'elle pourrait avoir soit pour elle, soit pour les propriétaires du terrain, soit pour la compagie de l'Ouest, soit pour les tiers.

(N° 325)

[20 août 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont autorisés les travaux : 1° de reconstruction des musoirs des formes de radoub du bassin de la Citadelle, au Havre (Seine-Inférieure); 2° d'allongement et d'aménagement de la forme n° 1 du bassin de la Citadelle, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet en date des 27-28 décembre 1893, 17-19 mai 1894.

2° La dépense de ces travaux, évaluée à 480.000 francs, sera imputée sur les ressources annuellement inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 326)

[20 août 1894]

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont autorisés les travaux de construction d'un môle d'abri au port de Guilvinec, conformément aux dispositions de l'avant-projet dressé par les ingénieurs du département du Finistère, aux dates des 17-23 novembre 1892, 4-5 avril 1894;

2° Il est pris acte des offres de concours souscrites par le département du Finistère et par la commune de Guilvinec, dans les délibérations du conseil général et du conseil municipal, en date des 23 août et 22 octobre 1893;

3° Le surplus de la dépense, dont le montant total est évalué à 100.000 francs, sera prélevé sur les ressources annuellement inscrites à la deuxième section du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

(N° 527)

[21 août 1894]

Décret qui modifie le tracé des lignes de tramways de Saintes à Mortagne et de Touvent à Jonzac, dont l'établissement, dans les départements de la Charente-Inférieure et de la Charente, a été déclaré d'utilité publique par décret du 20 janvier 1893.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée, conformément aux dispositions des plans ci-dessus visés, la modification du tracé des lignes de Saintes à Mortagne, entre Mortagne-Ville et Port-Mortagne, et de Touvent à Jonzac, entre la Bergerie et Guitinières.

Les plans dont il s'agit resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Les paragraphes 2 et 3 des articles 2 *bis* et 7 et le paragraphe 3 de l'article 11 du cahier des charges annexé au décret du 20 janvier 1893 sont modifiés comme il suit :

« Art. 2 *bis*. . . . . .

« 2° Ligne de Saintes à Mortagne et embranchements de Thénac et de Tesson : avenue de la gare, route nationale n° 130, route nationale n° 137, chemin de grande communication n° 72, chemin de grande communication n° 74, route départementale n° 6, chemin vicinal n° 9, chemin de grande communication n° 91, chemin vicinal n° 2, quais du port de Mortagne;

« 3° Ligne de Touvent à Jonzac avec embranchement sur Port-Maubert : route départementale n° 17, chemin vicinal ordinaire n° 8, chemin vicinal ordinaire n° 5, chemin de grande communication n° 118, route nationale n° 138, route départementale n° 2, chemin de Carillon à Camaillan, quais de Port-Maubert.

« Art. 7. . . . . .

« 2° Ligne de Saintes à Mortagne et embranchements de Thénac et de Tesson;

« Chemin de grande communication n° 72, du kilomètre 5.400 au kilomètre 9.740;

« Chemin de grande communication n° 74, du kilomètre 10,690 au kilomètre 12.440;

« Chemin vicinal n° 9, du kilomètre 40.400 au kilomètre 41.500;

« Chemin vicinal n° 91, embranchement de Thénac sur 1.840 mètres;

« Chemin vicinal n° 2, embranchement de Tesson sur 900 mètres;

« Ligne de Touvent à Jonzac, avec embranchement sur Port-Maubert :

« Chemin vicinal n° 8, du kilomètre 14.800 au kilomètre 15.600;

« Chemin vicinal n° 5, du kilomètre 15.600 au kilomètre 17.000;

« Chemin de grande communication n° 118, du kilomètre 18.660 au kilomètre 20.500;

« Chemin de grande communication n° 118, du kilomètre 27.200 au kilomètre 29.100.

« Embranchement de Port-Maubert : chemin de Cerillon à Camaillan, du kilomètre 4.140 au kilomètre 4.440.

« Embranchement de Port-Maubert : route départementale n° 2, du kilomètre 5.040 au kilomètre 6.500.

Art. 11. . . . . .

« 3° Touvent à Jonzac : Brie-sous-Mortagne, Saint-Fort, Port-Maubert, Lorignac, Sainte-Rami, Saint-Ciers-du-Taillon, Consac, Nieul-le-Vironil, Guitinières, Saint-Germain-de-Luzignan, Jonzac.

. . . . . .

(N° 328)

[3 novembre 1894]

Décret concernant les commis de l'hydraulique agricole.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture,

Vu le décret du 26 mars 1889;

Vu la loi du 15 juillet 1889;

Vu le règlement d'administration publique, du 28 janvier 1892, rendu en exécution de la loi du 15 juillet 1889;

Vu la loi du 26 juillet 1894, portant ouverture, sur le cha-

pitre 32 du budget du ministère de l'agriculture (exercice 1894), d'un crédit supplémentaire de 23.000 francs.

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les commis de l'hydraulique agricole sont attachés aux bureaux des ingénieurs des ponts et chaussées ou adjoints à des conducteurs, pour la surveillance des curages, travaux d'irrigation, de desséchement et autres, relatifs à l'aménagement agricole des eaux.

Ils sont exclusivement employés au service de l'hydraulique agricole.

Art. 2. — Les commis de l'hydraulique agricole sont divisés en six classes dont le traitement annuel est fixé ainsi qu'il suit :

Principaux (1/20e au maximum de l'effectif), 2.400 francs;
1re classe, 2.000 francs;
2e classe, 1.700 francs;
3e classe, 1.400 francs;
4e classe, 1.200 francs;
Stagiaires, 1.000 francs.

Les commis peuvent recevoir, s'il y a lieu, des indemnités de résidence et les autres allocations accessoires prévues par les règlements en vigueur.

Art. 3. — Les commis de l'hydraulique agricole sont nommés par le ministre de l'agriculture, qui détermine l'effectif de chaque classe d'après les ressources budgétaires.

Art. 4. — Tous les commis débutent par le grade de commis stagiaire, à l'exception :

1° Des candidats admissibles au grade de conducteur des ponts et chaussées ou de contrôleur des mines, qui débutent par la 3e classe;

2° Des commis des ponts et chaussées ou des mines, ayant obtenu du ministre des travaux publics l'autorisation de se mettre à la disposition du ministre de l'agriculture. Ces derniers conservent leur classe.

Art. 5. — Tous les emplois de commis stagiaire sont réservés aux anciens militaires remplissant les conditions déterminées par le règlement d'administration publique du 28 janvier 1892, rendu en exécution de la loi du 15 juillet 1889.

A défaut de candidats de cette catégorie, le ministre de l'agriculture peut nommer le nombre de commis stagiaires nécessaires aux besoins du service, en se conformant aux conditions déter-

minées par l'article 5 du règlement d'administration publique du 28 janvier 1892 et par l'article 6 du présent décret.

Art. 6. — Nul ne peut être nommé commis stagiaire, par application du dernier paragraphe de l'article précédent, s'il n'est Français, âgé de seize ans au moins et de vingt-huit ans au plus, et s'il n'a été déclaré admissible, soit en raison des titres par lui produits, conformément au paragraphe 2 du présent décret, soit à la suite d'un examen portant sur les connaissances ci-après :

Écriture. — Principes de la langue française. — Arithmétique élémentaire. — Exposition du système métrique des poids et mesures. — Notions de géométrie relatives à la mesure des angles, des surfaces et des solides. — Éléments de dessin linéaire.

Sont dispensés de l'examen :

1° Les candidats déclarés admissibles aux épreuves du 2e degré dans le concours pour le grade de conducteur des ponts et chaussées;

2° Les candidats pourvus du diplôme du baccalauréat ès sciences ou du diplôme du baccalauréat de l'enseignement secondaire classique;

3° Les candidats pourvus du diplôme du baccalauréat de l'enseignement spécial ou moderne ;

4° Les anciens élèves diplômés des écoles des arts et métiers;

5° Les anciens élèves diplômés des écoles des maîtres mineurs d'Alais ou de Douai.

Tout condidat, qu'il soit ou non dispensé de l'examen, adressera, avant le 1er janvier, sa demande au ministre de l'agriculture, en y joignant :

1° Son acte de naissance et, s'il y a lieu, une pièce authentique établissant sa qualité de Français;

2° Un extrait négatif du casier judiciaire;

3° Une note relatant ses antécédents;

4° Une copie des diplômes ou certificats qu'il a obtenus, certifiée conforme par l'ingénieur du service de l'hydraulique agricole de sa résidence;

5° Un certificat, sur papier libre, d'un médecin assermenté, constatant que le candidat n'est atteint d'aucune infirmité apparente ou cachée pouvant l'empêcher de faire sur le terrain les diverses opérations nécessitées par le service de l'hydraulique agricole, et que l'état de ses yeux ne l'interdit pas d'être employé utilement à des travaux de dessin;

6° Une déclaration signée de lui et faisant connaître, par ordre

de préférence, les départements dans lesquels il demande à servir comme commis stagiaire.

Le ministre, sur le rapport de l'ingénieur en chef chargé du service de l'hydraulique agricole et sur l'avis du préfet, arrête, pour chaque département, la liste des candidats autorisés à se présenter à l'examen et fixe le maximum du nombre de ceux qui pourront être déclarés admissibles.

L'examen a lieu, dans chaque département, suivant les nécessités du service et aux époques fixées par le ministre de l'agriculture, devant une commission composée d'ingénieurs chargés du service de l'hydraulique agricole dans le département, et pouvant comprendre des sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées attachés accessoirement au service de l'hydraulique agricole.

Le ministre arrête la liste des candidats déclarés admissibles au grade de commis stagiaire de l'hydraulique agricole, soit d'après les procès-verbaux d'examen, soit d'après la vérification des titres dispensant de l'examen et d'après les résultats des enquêtes faites par le préfet.

Art. 7. — La durée du stage est d'un an. A l'expiration du stage, l'ingénieur en chef du service auquel un stagiaire est attaché adresse au ministre de l'agriculture, par l'intermédiaire du préfet, un rapport sur l'aptitude de ce stagiaire, sa conduite et sa manière de servir.

Le ministre, sur le vu de ce rapport, nomme, s'il y a lieu, le stagiaire à la 4e classe du grade de commis.

Les stagiaires qui n'obtiennent pas la 4e classe à l'expiration de leur année sont immédiatement licenciés, sans avoir droit à aucune indemnité.

Art. 8. — Les commis de 3e classe sont pris :

1° Parmi les commis de 4e classe comptant au moins trois ans de service en cette qualité et déclarés admissibles aux épreuves du 2e degré pour le grade de conducteur des ponts et chaussées ;

2° Parmi les candidats déclarés admissibles au grade de conducteur des ponts et chaussées et de contrôleur des mines qui n'auraient pas encore été pourvus d'un emploi de ce grade.

Tout commis de 4e classe nommé à ce grade postérieurement à la promulgation du présent décret et qui laissera passer quatre concours pour le grade de conducteur des ponts et chaussées sans obtenir le certificat d'admissibilité aux épreuves du 2e degré, est licencié immédiatement après le quatrième concours.

Toutefois, le ministre de l'agriculture, peut, s'il le juge con-

venable, lui allouer, à titre gracieux une indemnité de licenciement au plus égale à six mois de traitement.

Pour l'application du paragraphe 2 du présent article il n'est pas tenu compte des concours qui ont pu avoir lieu pendant la durée du service militaire du commis ou pendant les six mois qui ont suivi sa libération.

Art. 9. — Les commis de 2e classe sont pris parmi les commis de 3e classe comptant au moins trois ans de services depuis leur dernier avancement.

Art. 10. — Les commis de 1re classe sont pris parmi les commis de 2e classe comptant au moins cinq ans de grade dans la 2e classe.

Art. 11. — Les commis principaux sont pris parmi les commis de 1re classe comptant au moins vingt-cinq ans de services et au moins sept ans de grade dans la 1re classe.

Art. 12. — L'ingénieur en chef chargé du service de l'hydraulique agricole dans chaque département détermine l'emploi et la résidence du commis. Il informe le ministre de l'agriculture des changements de résidence qu'il a prononcés.

Art. 13. — Les commis de l'hydraulique peuvent être mis en disponibilité soit par défaut d'emploi, soit pour cause de maladie ou d'infirmités temporaires entraînant cessation du travail pendant plus de trois mois. Ils conservent la moitié du traitement de leur grade, sans accessoire; ils peuvent obtenir les deux tiers lorsque la disponibilité a pour cause le défaut d'emploi.

Art. 14. — Un congé sans traitement est accordé, pendant la durée obligatoire de leur service militaire, aux commis de l'hydraulique agricole appelés sous les drapeaux. A l'époque de leur libération, les emplois disponibles leur sont attribués de préférence.

Le temps passé sous les drapeaux pour l'accomplissement de leur service obligatoire compte pour l'avancement au même titre que le temps de service effectif de commis.

Art. 15. — Les peines disciplinaires sont :

La retenue de traitement pendant deux mois au plus;

Le retrait d'emploi sans traitement ou avec les deux cinquièmes du traitement;

La révocation.

Ces mesures sont prononcées par le ministre de l'agriculture.

Art. 16. — Le décret du 26 mars 1889 est abrogé.

. . . . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 329)

[22 décembre 1893]

Cours d'eau non navigables. — Moulins. — Règlement. — Mise en demeure. Recours. — (Dame de Rambourgt.)

L'arrêté par lequel un préfet se borne à mettre en demeure le propriétaire d'un moulin de faire la preuve que le niveau de la retenue de son usine, qui a fait l'objet d'un arrêté de règlement, n'a pas varié depuis la date de ce règlement, n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'État pour excès de pouvoir. — Ce n'est qu'une mesure d'instruction.

Vu la requête pour la dame de Rambourgt... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir, — un arrêté en date du 29 décembre 1891, par lequel le préfet du département de l'Allier l'a mis en demeure de prouver que le niveau de la retenue du bief de son moulin n'a pas varié depuis 1869; — *Ce faisant, attendu* que cet arrêté tend à porter atteinte à des droits consacrées par des décisions ayant acquis force de chose jugée et ce dans un intérêt particulier; qu'il a été pris sans que la requérante ait été mise à même de présenter ses moyens de défense; que, si le repère définitif posé en 1870 a disparu, les deux contre-repères destinés à déterminer l'emplacement qu'il occupait subsistent encore, dans le même état qu'en 1870;

Vu les lois des 20 août 1790, du 6 octobre 1791, l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VII, les décrets des 25 mars 1852 et 13 avril 1861;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790 et la loi du 24 mai 1872, article 9;

Considérant que, par l'arrêté attaqué, le préfet de l'Allier n'a pas prescrit à la requérante de modifier le niveau de la retenue de son usine, mais s'est borné à l'inviter à prouver que

ce niveau n'avait pas subi de modification depuis 1869; que, dès lors, cet arrêté ne constitue qu'une mise en demeure qui ne saurait être déférée au Conseil d'État par application des lois susvisées des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872... (Rejet.)

(N° 330)

[22 décembre 1893]

Travaux publics. — Génie. — Décompte. — Clauses et conditions générale du 25 novembre 1876. — (Sieur Bové.)

Art. 66. Résiliation. — Des suspensions de travaux ordonnées, à diverses reprises, et n'ayant pas duré chacune plus d'une année, ne peuvent donner lieu à résiliation.

Une suspension de dix-huit mois n'ouvre pas droit à indemnité, si l'entrepreneur a repris les travaux sur un ordre de service, sans faire aucune réserve.

. . . . . .

Considérant qu'en vertu des dispositions de l'article 66 du cahier des clauses et conditions générales applicables aux travaux du génie, l'entrepreneur a droit à la résiliation de son marché, avec indemnité, dans le cas de cessation absolue ou d'ajournement des travaux pour plus d'une année; mais que, en dehors de ces cas, il ne lui sera accordé aucune indemnité pour suspension ou ralentissement des travaux;

Considérant qu'en ce qui concerne les diverses suspensions de travaux survenues tant pour la batterie des Rattes que pour celle des Epesses, et dont la durée n'a pas été, chaque fois, de plus d'une année, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté la demande d'indemnité de l'entrepreneur; — qu'en ce qui concerne l'ajournement des travaux de la batterie des Rattes, du 15 février 1883 au 20 août 1884, s'il appartenait au sieur Boré, en vertu des dispositions précitées, de demander la résiliation de son marché, motivée par un chômage de plus d'une année, et si, dans sa lettre au chef du génie, en date du 8 juillet 1884, le sieur Boré déclarait vouloir user de ce droit, il résulte des termes mêmes de sa lettre du 16 juillet qu'il a renoncé à demander la résiliation et s'est déclaré prêt à achever l'entreprise; qu'en effet, il a exécuté, sans faire de réserve dans le délai légal,

l'ordre de service du 20 août 1884, lui prescrivant la reprise immédiate des travaux de la batterie des Rattes; que, dès lors, et à défaut de résiliation de son marché, il était sans droit à obtenir une indemnité à raison de la suspension de travaux dont il s'agit; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté tant sa réclamation primitive que sa demande nouvelle d'une somme de 12.000 francs pour perte totale de son matériel, postérieurement à l'introduction de l'instance... (Rejet.)

(N° 331)

[22 décembre 1893]

Travaux publics. — Dommages. — Rues et places. — (Sieur Magnier et autres.)

Procédure. — Demande d'indemnité formée sans le ministère d'un avocat au Conseil d'État : non-recevabilité (*Magnier 1re esp.*).

— Loi du 22 juillet 1889. Question transitoire. — Vérification demandée à des experts nommés antérieurement à la promulgation de la loi du 22 juillet 1889. Rapports n'indiquant pas l'avis de chacun des experts en violation de l'article 20 de la loi de 1889. Rejet (*Ville de Saint-Omer, 2e et 3e esp.*).

Rues et places. — Couverture d'un ruisseau; accès; fenêtres et conduites d'eau modifiées, gêne apportée pendant les travaux à l'exercice de la profession et diminution de bénéfices; dommage pour l'avenir; indemnité allouée (*Ville de Saint-Omer, 2e et 3e esp.*).

— Plus-value. — Compensation. — Maison placée désormais en façade au lieu d'être séparée par un ruisseau. Compensation admise pour partie (*Ville de Saint-Omer, 2e et 3e esp.*).

Intérêts alloués du jour où ils ont été demandés dans un mémoire déclaré non-recevable par le conseil de préfecture comme contenant des conclusions nouvelles (*Ville de Saint-Omer, 2e et 3e esp.*).

CONSIDÉRANT que l'arrêté attaqué est intervenu sur une demande en indemnité du sieur Magnier pour dommages qui auraient été causés à sa propriété par les travaux de curage du ruisseau de Vernois, exécutés par la commune de Torcenay;

que le recours contre ledit arrêté n'est pas au nombre de ceux qui peuvent être formés sans le ministère d'un avocat au Conseil d'État; que, dès lors, et par application de l'article 1er du décret du 22 juillet 1806, la requête ci-dessus visée du sieur Magnier, introduite sans le ministère d'un avocat au Conseil d'État, doit être rejetée comme non-recevable... (Rejet.)

2e ESPÈCE. — (*Ville de Saint-Omer contre sieur Singer.*)

. . . . . .

EN CE QUI CONCERNE *l'expertise :*

Considérant que l'arrêté qui a ordonné une expertise est antérieur à la loi du 22 juillet 1889; que par son deuxième arrêté en date du 29 octobre 1889, le conseil de préfecture s'est borné à demander un complément de vérification aux mêmes experts, mais n'a pas ordonné une nouvelle expertise; que, dans ces circonstances, la ville de Saint-Omer ne peut se fonder, pour demander l'annulation desdites opérations, sur ce que, contrairement à l'article 20 de la loi du 22 juillet 1889, les rapports dressés par les experts, après avoir analysé les différentes opinions qui se sont produites, ne feraient pas connaître l'avis de chacun d'eux;

En ce qui concerne la privation des accès et les modifications apportées à plusieurs fenêtres et à des conduites d'eau :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux de la ville ont eu pour effet de priver la maison du sieur Singer de ses accès à la voie publique et de modifier plusieurs fenêtres et des conduites d'eau; qu'à raison de ces faits le propriétaire a droit à une indemnité, mais que celle qui lui a été accordée par le conseil de préfecture est exagérée et qu'il sera fait une juste appréciation du préjudice qu'il a souffert en lui allouant une somme de 5.000 francs;

En ce qui concerne le dommage causé à l'établissement industriel :

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'expertise que les travaux de couverture de la rivière, pendant leur exécution et jusqu'à l'arrêté attaqué, ont eu pour effet d'apporter une gêne à l'exercice de l'industrie du sieur Singer et de diminuer ses bénéfices, que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation de ce dommage en allouant à l'usinier une indemnité de 14.000 francs, qui représente la réparation complète du préjudice qu'il a éprouvé dans le passé;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'expertise qu'après l'achèvement des travaux et le rétablissement des accès et malgré les réparations ci-dessus énoncées, le sieur Singer ne pourra plus exercer son industrie dans des conditions aussi favorables que par le passé; que les travaux proposés par la ville seraient insuffisants pour prévenir ce dommage, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture, pour le réparer, a accordé au sieur Singer une indemnité de 26.000 francs;

En ce qui touche la plus-value :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux de la ville, en améliorant les conditions de viabilité de la rue sur laquelle la maison du sieur Singer se trouve maintenant en façade, ont procuré à cet immeuble une plus-value spéciale, de nature à compenser partiellement le dommage qui lui a été causé et que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation de cette plus-value en la fixant à 10.000 francs;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que le sieur Singer a demandé les intérêts dans son mémoire, enregistré au greffe dudit conseil de préfecture le 24 mars 1891, qui a été déclaré non-recevable par l'arrêté attaqué comme contenant des conclusions nouvelles, mais que rien ne s'opposait à ce que, à cette date, le sieur Singer réclamât les intérêts des sommes qui pouvaient lui être dues et qu'il y a lieu de les lui allouer à partir dudit jour;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant qu'à raison de l'insuffisance des offres de la ville, il y a lieu de mettre tous les frais d'expertise à sa charge... (Indemnité pour privation des accès et modification des jours de l'immeuble réduite à 5.000 francs. En conséquence, compensation faite de la plus-value, la ville payera 35.000 francs avec intérêts à partir du 24 mars 1891. Tous les frais d'expertise seront supportés par la ville. Dépens partagés par moitié.)

3e ESPÈCE. — (*Ville de Saint-Omer contre sieur Prédhomme-Inglart.*)

. . . . . .

EN CE QUI CONCERNE *l'expertise :* — ... (Comme à la 2e esp.);

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux entrepris par la ville pour couvrir d'une voûte la rivière des Tanneurs ont eu pour effet de priver la maison du sieur Prédhomme de

ses accès à la voie publique et de rendre impossible la continuation de l'industrie qui y était exercée dans une partie de cet immeuble; qu'à raison de ces faits, le sieur Prédhomme a droit à une indemnité, mais que, pour en calculer le montant, il doit être tenu compte de la vétusté et du mauvais entretien des bâtiments, et de l'état de l'usine au moment où les travaux ont commencé; que, dans ces circonstances, il y a lieu de réduire l'indemnité fixée par le conseil de préfecture, et qu'il sera accordé au sieur Prédhomme une juste réparation des dommages de toute nature qu'il a soufferts, en lui allouant, déduction faite de la plus-value résultant des travaux de la ville, une somme de 25.000 francs;

En ce qui touche les intérêts : — ... (Comme à la 2e esp.);

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant qu'à raison de l'insuffisance des offres de la ville, il y a lieu de mettre tous les frais d'expertise à sa charge... (L'indemnité est fixée à 25.000 francs avec intérêts à partir du 17 mars 1891. Tous les frais d'expertise seront supportés par la ville de Saint-Omer. Les dépens seront supportés par moitié.)

(N° 352)

[29 décembre 1893]

Travaux publics. — Routes nationales. — Décompte. — Clauses et conditions du 16 novembre 1866. — (Sieur Gérard).

Déblais. Prix forfaitaire unique pour déblais de toute nature, quelle que soit la nature des terrains traversés : non-lieu à la création d'un prix nouveau à raison de la proportion des terrains durs rencontrés (I).

Fouilles des ouvrages d'art. Prix comprenant toutes les sujétions : pas de prix nouveau (II).

Carrières. Difficultés exceptionnelles et imprévues non constatées au cours des travaux. Rejet (III).

Ordre. — Substitution de matériaux par suite de l'épuisement prétendue des carrières; épuisement non constaté; substitution non autorisée : rejet (IV).

. . . . . .

I. Sur les conclusions *tendant à la revision du prix moyen du mètre cube de déblais :*

Considérant que, aux termes de l'article 59 du cahier des charges et du n° 9 du bordereau, il était établi un prix unique pour les déblais, ceux-ci devant être considérés comme étant d'une seule nature, quels que fussent les terrains traversés; qu'il suit de là que l'entrepreneur ne saurait se prévaloir de ce qu'il aurait rencontré une proportion plus ou moins considérable de schiste pour demander la revision du prix moyen et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation sur ce point;

II. *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'un supplément de prix de* 26.750f,22 *pour les fouilles de fondation des ouvrages d'art :*

Considérant que, aux termes du n° 21 du bordereau, le prix alloué pour les déblais des fondations d'ouvrages d'art, dans les terrains de toute nature, comprend la fouille ou extraction, le dérasement des surfaces, l'étaiement des fouilles, le transport, la mise en dépôt provisoire ou définitif et toutes sujétions quelconques; que, dès lors, le sieur Gérard ne saurait sans revenir sur les prix de son marché, demander un supplément de 0f,50 par mètre cube à raison des remaniements et des transports supplémentaires qu'il aurait dû effectuer;

III. *Sur les conclusions tendant à l'augmentation du prix des maçonneries à raison des difficultés de carrières :*

Considérant que le sieur Gérard ne justifie pas avoir fait constater au cours des travaux les difficultés exceptionnelles et imprévues qu'aurait présentées l'extraction des matériaux dans les carrières désignées au devis; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation sur ce chef;

IV. *En ce qui concerne le prix des moellons smillés pour le couronnement des parapets :*

Considérant qu'il a été prescrit par le devis de l'entreprise que les couronnements des parapets seraient établis en moellons schisteux provenant des carrières voisines de la route; que le requérant qui n'a pas fait constater régulièrement l'épuisement prétendu de ces carrières ne justifie d'aucun ordre de service autorisant la substitution d'autres matériaux à la pierre ainsi désignée; que cette autorisation lui a, au contraire, été formellement refusée par l'ordre de service du 21 mai 1886; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de lui allouer une indemnité à raison de l'augmentation du prix des transports... (Rejet.)

(N° 333)

[29 décembre 1893]

Travaux publics communaux. — Distribution d'eau. — Décompte. — (Ville de Perpignan contre sieur Echenoz.)

Projet d'amenée et de distribution d'eau, approuvé et mis en adjudication, et non exécuté par suite de l'approbation ultérieure d'un second projet : indemnité allouée à l'entrepreneur de la canalisation évincé comprenant : 1° le remboursement des frais d'adjudication; 2° le manque à gagner; 3° les frais accessoires de voyage et de personnel.

Augmentation de l'indemnité primitivement réclamée. — L'offre faite par un entrepreneur de régler un litige par le payement d'une indemnité déterminée ne fait pas obstacle à ce qu'il demande ultérieurement une somme supérieure si son offre n'est pas acceptée.

. . . . . .

I. Sur les conclusions *de la ville tendant à ce que l'indemnité pour privation de bénéfices soit réduite à* 19.360f,54 :

Considérant que la ville de Perpignan, pour obtenir la réduction de cette indemnité, se fonde sur ce que le conseil de préfecture n'aurait pas eu égard aux droits d'octroi sur les tuyaux en fonte posés dans les limites du périmètre, ni à certains frais de transport, aux travaux imprévus, dépenses d'entretien et frais d'essai des conduites, que l'entrepreneur aurait eus à sa charge si les travaux avaient suivi leur cours;

Mais considérant, d'une part, que la disposition du tarif en vigueur dans la ville de Perpignan, qui assujetti aux droits d'octroi, les fers et fontes destinés à la construction, tuyaux et toutes pièces pouvant remplacer dans les bâtiments les bois ou la pierre, ne saurait s'appliquer aux conduites en fonte formant canalisation souterraine pour la distribution des eaux de la ville, et que d'autre part celle-ci n'établit pas que le conseil de préfecture n'ait pas suffisamment tenu compte des dépenses et frais de toute nature que le sieur Echenoz aurait eu à supporter en cas d'exécution du marché;

II. *Sur les conclusions du recours incident du sieur Echenoz*

tendant à ce que l'indemnité pour privation de bénéfices soit portée de 52.500 *francs à* 58.084f,16 :

Considérant que les circonstances spéciales invoquées pour le sieur Echenoz ne sont pas suffisantes pour faire décider que le prix de revient de la fonte a été évalué à un chiffre trop élevé par le conseil de préfecture, mais que l'entrepreneur est fondé à soutenir que c'est à tort que l'arrêté attaqué a réduit à 52.500 fr. l'indemnité proposée par le tiers expert, par le motif unique que le sieur Echenoz l'aurait évaluée à ce chiffre dans une lettre adressée au maire de Perpignan le 16 décembre 1881; qu'en effet cette offre faite en vue d'obtenir un règlement immédiat n'a pas été acceptée par la ville et ne pouvait dès lors lier les parties; que, dans ces circonstances, il y a lieu de fixer l'indemnité due au sieur Eschenoz pour privation de bénéfices, conformément aux conclusions du tiers expert à la somme de 54.539f,71, avec intérêts à partir du 23 septembre 1883, jour de la demande;

III. *En ce qui concerne l'indemnité de* 3.695 *francs pour frais de voyage et de personnel :*

Considérant que le sieur Echenoz a droit à une indemnité pour les frais de voyage et de personnel qui se rattachent à l'exécution du projet, mais qu'on ne saurait y comprendre une somme de 550 francs représentant les dépenses d'un voyage fait à Perpignan avant l'adjudication; que, en conséquence, l'indemnité dont il s'agit doit être réduite à 3.145 francs;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant qu'à raison de l'insuffisance des offres de la ville, les frais d'expertise doivent être mis en entier à sa charge, et que, dans les circonstances de l'affaire, il n'y a pas lieu de les réduire;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Echenoz n'invoque aucune circonstance de nature à faire décider que le taux des intérêts doit être fixé à 6 p. 100 et non à 5 p. 100... (Indemnité pour perte de bénéfices portée à 54.539f,71 avec intérêts à partir du 23 septembre 1883. Indemnité de 3.695 francs pour frais de voyage et de personnel réduite à la somme de 3.145 francs avec intérêts à partir du 1er juillet 1884. Frais d'expertise en entier supportés par la ville. Intérêts capitalisés aux 6 juillet 1885, 24 décembre 1886, 14 mai 1889 et 10 janvier 1891. Surplus des conclusions de la ville et du recours incident rejeté. Dépens à la charge de la ville.)

(N° 334)

[29 novembre 1893]

Travaux publics. — Hospices. — Décompte. — (Sieur Bizien contre Hospice de Carhaix.)

Malfaçon. Mise en demeure de les réparer, sous peine d'exécution d'office faite par une lettre de l'architecte, au lieu de l'acte extrajudiciaire à la requête du maire prévu au cahier des charges : irrégularité; réparations ordonnées par la commune laissées à sa charge.

Réception définitive des travaux, sous réserve de réductions à opérer au décompte par suite de malfaçons constatées à la toiture : renvoi à une expertise pour déterminer si les malfaçons constituent un vice de construction de nature à nécessiter la réfection totale de la toiture, ou de simples malfaçons susceptibles de réparations. Architecte en chef du département nommé expert par le Conseil d'État.

. . . . . .

I. En ce qui concerne *la somme de* 811f,05 *montant du mémoire Alliot :*

Considérant qu'aux termes de l'article 11 du cahier des charges, dans le cas de mauvaise exécution des ouvrages, il n'appartenait qu'au maire, dix jours après la mise en demeure adressée à l'entrepreneur par acte extra-judiciaire, d'ordonner la réfection desdits ouvrages aux frais de l'entrepreneur; qu'ainsi c'est à tort que la lettre du 28 juin 1885, par laquelle l'architecte enjoignait au sieur Bizien de mettre ses travaux en état de réception dans un délai de quinze jours, a été considérée par le conseil de préfecture comme une mise en demeure régulière et qu'il y a lieu d'annuler la disposition de l'arrêté attaqué qui a laissé à la charge du sieur Bizien le montant des travaux exécutés par le sieur Alliot, sans l'accomplissement des formalités édictées par l'article 11 ci-dessus rappelé du cahier des charges;

II. *En ce qui concerne la toiture :*

Considérant qu'à la date du 12 avril 1886 les membres de la commission administrative de l'hospice de Carhaix ont reçu définitivement les travaux de restauration et de consolidation de cet édifice, sous la seule réserve de réduction à faire subir au

décompte de l'entreprise, lors de ce règlement, pour malfaçons constatées à la toiture;

Considérant que, devant le conseil de préfecture, la commission de l'hospice s'est bornée à conclure au principal à une expertise pour faire vérifier si les travaux de couverture du bâtiment devaient être refaits, subsidiairement à une retenue de 640f,50 sur le prix afférent à cet ouvrage; qu'en l'absence, de la part de la commission administrative, de toute justification de l'existence d'un vice de construction, le conseil de préfecture n'a pu ordonner immédiatement la réfection totale de la toiture aux frais de l'entrepreneur, et qu'il y a lieu d'annuler de ce chef son arrêté;

Considérant que le sieur Bizien réclame pour les travaux de réfection qu'il aurait exécutés pour se conformer aux injonctions de la mise en demeure à lui adressée par la commission administrative de l'hospice à la date du 25 novembre 1889, une somme de 2.277f,10; mais que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer, dès à présent, sur la demande, et qu'il y a lieu de prescrire, avant faire droit au fond, qu'il sera procédé à une expertise, en vue de rechercher si, postérieurement à la réception définitive, des vices de construction s'étaient révélés dans la toiture de l'édifice, de nature à rendre nécessaire la réfection totale de cette partie de l'ouvrage, et, dans le cas où, au contraire, les défauts reprochés ne constitueraient que de simples malfaçons, d'en évaluer l'importance et de dire quelles dépenses ont été réellement faites par l'entrepreneur pour se conformer aux injonctions de la mise en demeure du 25 novembre 1889... (L'hospice de Carhaix payera au sieur Bizien, en sus des sommes allouées par l'arrêté attaqué, celle de 811f,05 montant du mémoire Alliot, retranchée à tort du décompte, avec les intérêts à partir du 12 avril 1886. Avant de faire droit sur les conclusions du sieur Bizien concernant le montant des travaux exécutés à la toiture, il sera procédé par M. Gustave Bigot, architecte du département du Finistère, en présence des parties ou elles dûment appelées à une expertise, à l'effet de rechercher si, postérieurement à la réception définitive, des vices de construction s'étaient révélés dans la toiture de l'édifice, de nature à rendre nécessaire la réfection totale de cette partie de l'ouvrage et, dans le cas où, au contraire, les défauts reprochés ne constitueraient que de simples malfaçons, d'en évaluer l'importance et de dire quelles dépenses ont été réellement faites par l'entrepreneur pour se conformer aux injonctions de la mise en demeure du 25 novem-

bre 1889. Arrêté réformé en ce qu'il y a de contraire. Les intérêts des sommes dues au sieur Bizien seront capitalisés aux dates des 21 mai 1889, 24 août 1890, 29 octobre 1891, 4 novembre 1892 et 21 novembre 1893. Surplus de la requête rejeté. Dépens supportés par l'hospice de Carhaix.)

(N° 335)

[29 décembre 1893]

Travaux publics communaux. — Chemin de fer d'intérêt général. — Communes. Subvention votée en vue de l'exécution d'un projet abandonné pendant plusieurs années; nouvelle subvention plus élevée votée ultérieurement pour l'exécution d'une autre ligne plus avantageuse à la commune : seconde subvention seule due. — (Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre commune d'Aimargues.)

. . . . . .

Considérant que, si, par les délibérations en date du 7 juin 1860 et 10 février 1861, le conseil municipal d'Aimargues a voté une subvention de 10.000 francs, en vue d'obtenir l'établissement d'un chemin de fer et la construction d'une gare à proximité de la ville, il y mettait comme condition que cette voie ferrée, partant d'Aigues-Mortes, se raccorderait à la ligne de Nîmes à Montpellier, en un point fixe à Aigues-Vives;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'après plusieurs années d'attente, l'exécution de ce tracé a été abandonnée et que les avantages qu'il devait procurer à la commune d'Aimargues ont été obtenus par la construction de la ligne d'Aigues-Mortes à Nîmes passant par Vauvert et Aimargues, en vue de laquelle la ville défenderesse a voté une somme de 30.000 francs; que cette somme comprenait toutes les subventions promises par le conseil municipal d'Aimargues en vue de l'établissement d'une voie ferrée, et que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la demande formée par la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée en payement de la subvention de 10.000 francs offerte le 7 juin 1860 pour l'exécution de la ligne d'Aigues-Mortes à Aigues-Vives;

Sur le recours incident de la commune d'Aimargues tendant à

l'allocation d'une somme de 1.000 *francs à titre de dommages-intérêts :*

Considérant que l'allocation des dépens au profit de la commune d'Aimargues constituera une réparation suffisante du préjudice qu'elle allègue avoir souffert par suite de l'action introduite contre elle par la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée... (Requête de la compagnie et recours incident de la commune d'Aimargues rejetés. Dépens exposés par la commune d'Aimargues supportés par la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.)

(N° 336)

[29 décembre 1893]

Voirie (Grande). — Chemin de fer d'intérêt local. — Concession. — Interprétation. — Question préjudicielle. Renvoi de l'autorité judiciaire. — Conseil de préfecture; jugement d'autres questions; excès de pouvoir. — Interprétation donnée en fait. — (Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Loire et Haute-Loire contre Bufferne et Avril.)

Lorsqu'un tribunal de l'ordre judiciaire — saisi d'une contestation relative à la validité d'hypothèques judiciaires prises pour la sûreté de créances résultant d'indemnités dues à des riverains sur des immeubles du domaine privé d'une compagnie de chemin de fer frappée de déchéance et dont la concession a été réadjugée au profit d'une autre société, — renvoie à l'autorité compétente l'examen de la question préjudicielle de savoir si la seconde société est la continuation de la première, et est tenue, par suite, des engagements consentis par celle-ci, — le conseil de préfecture saisi de la question ne peut pas sans excès de pouvoir, élargir le débat et se saisir de questions qui n'ont pas été comprises dans le renvoi (*).

Vu la requête pour le sieur Gautron, administrateur judiciaire près le tribunal civil de la Seine, agissant en qualité de liquidateur de la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Loire

---

(*) Voy. 18 mai 1888, Compagnie des Salins du Midi, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 453.

et Haute-Loire... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté en date du 31 mai 1889, par lequel le conseil de préfecture de la Loire a, sur le renvoi de la Cour de Lyon, interprété le cahier des charges de la concession du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Bonnet à Bousory, ainsi que les actes administratifs relatifs à la déchéance et à la réadjudication de cette concession;

Vu l'arrêt de la Cour de Lyon du 24 juin 1886;

Vu les jugements du juge de paix du canton de Saint-Jean-Soleymieux en date du 18 novembre 1873, condamnant la compagnie du chemin de fer de Saint-Bonnet à Bousory à payer aux sieurs Bufferne et Avril des indemnités pour dommages causés par l'exécution des travaux;

Vu le cahier des charges de la concession du chemin de fer dont s'agit, l'arrêté de déchéance du 5 mai 1875, l'arrêté du 8 mai 1875 réglant les conditions d'une nouvelle adjudication de la concession et le procès-verbal de cette adjudication, en date du 18 juin 1875;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que par l'arrêt sus-visé la Cour de Lyon a sursis à statuer dans l'instance pendante entre les sieurs Bufferne et Avril d'une part, et la compagnie de Loire et Haute-Loire, et les sieurs Pausier, Viricel et Trotta, tiers détenteurs d'autre part, jusqu'à ce qu'il eût été procédé à l'interprétation de l'arrêté de déchéance du concessionnaire primitif, du cahier des charges annexé à la concession et de l'adjudication du 18 juin 1875;

Considérant qu'il résulte de l'arrêt précité qu'aucune contestation ne s'est élevée devant la Cour au sujet de la propriété des portions de terrain adjugées à cette compagnie et appartenant à ses acquéreurs susnommés, appelés dans l'instance en qualité de tiers détenteurs; que la seule question renvoyée par la Cour à l'autorité administrative était celle de savoir « si la compagnie de Loire et Haute-Loire était la continuation juridique de la société primitive et tenue, par suite de tous les engagements pris par elle » ou si, au contraire, l'adjudication de la concession avait eu lieu, au profit de la compagnie nouvelle, sans aucune autre charge que le payement du prix fixé;

Considérant que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture, au lieu de donner l'interprétation dans les termes précisés par l'arrêt de renvoi, a décidé : 1° que les parcelles aliénées par la compagnie de Loire et Haute-Loire n'avaient pas été comprises dans l'adjudication du 18 juin 1875, mais étaient restées la pro-

priété du concessionnaire primitif; 2° que cette compagnie était tenue de payer les créances des sieurs Bufferne et Avril; qu'en statuant ainsi, le conseil de préfecture a excédé ses pouvoirs; que, par suite, il y a lieu de prononcer l'annulation de son arrêté et de donner l'interprétation telle qu'elle a été demandée;

Considérant que, à la suite de la déchéance de la compagnie du chemin de fer de Saint-Bonnet à Bousory et suivant procès-verbal du 18 juin 1875, la concession du chemin de fer a été adjugée, conformément aux articles 38 et 39 du cahier des charges, et moyennant le prix de 30.100 francs, à la Banque parisienne, représentée actuellement par la compagnie de Loire et Haute-Loire; qu'il résulte des termes de ce procès-verbal rapprochés de l'arrêté préfectoral du 8 mai 1875 réglant les conditions de la vente et de l'article 38 du cahier des charges, que l'adjudication a compris « le chemin de fer tel qu'il consistait et se comportait comme plates-formes, voies, bâtiments, terrains », à charge par l'adjudicataire, outre le payement du prix, « de pourvoir tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire »; que, d'après ces dispositions, l'adjudicataire se trouve, au regard du département, entièrement mis aux lieu et place du concessionnaire déchu, pour l'accomplissement de toutes les obligations imposées à ce dernier par le cahier des charges, notamment en ce qui concerne le payement des dommages quelconques résultant de l'exécution des travaux... (Arrêté annulé. Il est déclaré que les actes administratifs susvisés ont eu pour effet de mettre l'adjudicataire de la concession du chemin de fer de Bousory à Saint-Bonnet aux lieux et place du concessionnaire déchu et de lui imposer toutes les obligations dont ce dernier était tenu vis-à-vis du département, notamment en ce qui concerne le payement des dommages quelconques résultant de l'exécution des travaux. Liquidateur de la compagnie de Loire et Haute-Loire condamné aux dépens.)

(N° 337)

[29 décembre 1893]

Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Contravention. — Introduction d'animaux sur la voie ferrée. — (Ministre des travaux

et Haute-Loire...
un arrêté en d
fecture de la L
le cahier des
local de Sai
tifs relatif
cession;
Vu l'
Vu
Sole
pa
si

... Chelali et Ladjili-ben-si-

... sur une voie ferrée non clôturée, ... d'une dispense légale, constitue- ... de grande voirie, si les animaux n'ont ... — L'arrêt du 16 décembre 1759 est inap-

... (*)

Considérant que le procès-verbal ci-dessus visé a été dressé contre les sieurs Tahar-ben-Chelali et Ladijli-ben-si-Ahmed pour avoir laissé deux vaches leur appartenant pénétrer sur la voie ferrée; mais qu'il résulte de l'instruction qu'au point où ces animaux se sont introduits le chemin de fer n'était ni clos ni planté d'arbres; que, d'autres part, aucun dommage n'a été constaté; que, dans ces circonstances, le fait relevé par le procès-verbal ne constitue pas une contravention aux dispositions de l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759 et de l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a renvoyé les sieurs Tabar-ben-Chelali et Ladjili-ben-si-Ahmed des fins du procès-verbal précité... (Rejet.)

(N° 338)

[5 janvier 1894]

Travaux publics. — Génie. — Clauses et conditions générales du 25 novembre 1876. — (Consorts Germain.)

Art. 70, § 4. — *Déchéance de réclamations formées plus de six mois après l'arrêté de règlement définitif des travaux de l'exercice (II, A; II, C).*

Le fait que l'entrepreneur a formé en temps utile ses réclamations contre le règlement d'un exercice ne le dispense pas de réclamer dans les délais pour les travaux des exercices suivants, alors même qu'il s'agit d'une entreprise se continuant pendant plusieurs exercices (II, A).

La circonstance que les officiers du génie ont consenti à discuter au fond une demande tardive ne fait pas obstacle à l'application de la déchéance (II, A).

Retard dans le commencement des travaux de l'un des

(*) Rap. 3 décembre 1886, p. 865, et la note sous cet arrêt. (*Arr. du C. d'Ét.*)

ouvrages faisant l'objet du marché : exercice du droit de l'administration : pas d'indemnité (I).

Substitution de matériaux : absence d'ordre de service : rejet (II, B).

Procédure : chef renvoyé à une expertise : arrêté préparatoire sur ce point : recours non-recevable (II, D).

. . . . . .

I. Sur la demande *d'indemnité pour retard dans la mise en train des chantiers de la Revère :*

Considérant que, aux termes de l'article 1er du cahier des charges, le marché du sieur Germain avait pour objet la construction des ouvrages de la Drette et de la Revère et ne devait prendre fin qu'après leur exécution ; que, si l'entrepreneur avait le droit, dont il n'a, d'ailleurs, pas usé, d'en demander la réalisation, au cas où il se prolongerait au delà du 31 décembre 1882, le cahier des charges n'avait prévu ni la date de l'achèvement des travaux, ni l'exécution simultanée des deux ouvrages projetés ; qu'au contraire, par sa dépêche du 3 janvier 1879 dont le sieur Germain a accepté les conditions le 11 janvier suivant, le ministre s'était réservé le droit d'entreprendre les travaux du fort de la Revère à telle époque qu'il jugerait convenable après la mise en train du chantier de la Drette ; que, dans ces conditions, en retardant jusqu'au 10 avril 1882 le commencement des travaux de la Revère sans que, d'ailleurs, la continuation de l'entreprise ait, à aucun moment, été suspendue, le ministre n'a fait qu'user du droit qui lui appartenait et que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sur ce chef, la réclamation des requérants ;

II. *En ce qui concerne les réclamations pour difficultés imprévues rencontrées dans l'exécution des travaux pour la fourniture du sable, celle de l'eau, les déblais de roc et la façon des moellons :*

A. *Sur la fin de non-recevoir opposée par le ministre de la guerre :*

Considérant que, d'après l'article 70, paragraphe 4, des clauses et conditions générales applicables à l'entreprise, sont frappées de déchéance les réclamations relatives à des travaux ou à des dépenses si elles n'ont pas été présentées par écrit et signées dans les six mois qui suivent l'arrêté de règlement définitif des travaux de l'exercice ;

Considérant, en ce qui concerne les travaux de la Drette, que,

si le sieur Germain a, par ses lettres des 2 mars et 10 décembre 1880, formé ses réclamations en temps utile contre le règlement des exercices 1879 et 1880, cette circonstance ne le dispensait pas de réclamer dans les délais pour les travaux des exercices suivants; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté comme tardives les réclamations présentées le 30 janvier 1885 contre le règlement des exercices 1881 et 1882 qui a été arrêté le 23 mai 1884;

Considérant, en ce qui concerne les travaux de la Revère, que le sieur Germain ne justifie pas avoir présenté ses demandes écrites et signées conformément à l'article 70, avant le 30 janvier 1885; que, par suite, pour les exercices 1882 et 1883 dont le règlement a été arrêté le 28 mai 1884, ses réclamations ont été tardives et que si les officiers du génie ont consenti à les discuter au fond, ce fait n'est pas de nature à empêcher l'administration de se prévaloir devant le conseil de préfecture de la déchéance encourue par l'entrepreneur;

B. *Sur la demande de supplément de prix pour la fourniture du sable :*

Considérant que, si l'entrepreneur a employé du sable autre que celui provenant des carrières prévues au marché, il ne justifie d'aucun ordre de service lui ayant prescrit cette substitution; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa demande de supplément de prix fondée sur les frais d'extraction du sable.

C. *En ce qui touche la fourniture de l'eau : — ...*

(Non-recevable par application de l'article 70, 4°);

D. *En ce qui concerne les déblais de roc et la façon des moellons :*

Considérant que les réclamations des requérants ont été par le conseil de préfecture soumises à une expertise, tous droits et moyens des parties étant réservés, qu'ainsi l'arrêté attaqué est, sur ces deux chefs, simplement préparatoire et que les requérants ne sont pas recevables à le déférer au Conseil d'État... (Rejet.)

(N° 339)

[12 janvier 1894]

Dettes de l'État. — Déchéance quinquennale. — (Héritiers Dufourcq.)

En matière de dommages causés par des travaux publics, la

demande d'indemnité adressée au préfet constitue une réclamation faisant obstacle à l'application de la déchéance quinquennale, si l'administration a reconnu alors le principe de l'indemnité et en a accepté le règlement amiable. — Dans ces circonstances, le retard dans le règlement provient du fait de l'administration (*).

En conséquence, le requérant a droit à une indemnité pour les dommages éprouvés dans les cinq ans qui ont précédé sa demande (**).

VU LA REQUÊTE pour la dame Marie-Joseph Courdeau, veuve

(*-**) M. le commissaire du gouvernement Romieu a présenté dans cette affaire les conclusions suivantes :

« Messieurs, les héritiers Dufourcq sont propriétaires de terrains situés dans la région connue sous le nom de *Barthes-de-Saines*, plaine formant presqu'île entre les gaves réunis de Pau et d'Oloron, la Bidouze et l'Adour. Toute cette plaine est basse, humide et exposée d'une part à l'invasion des eaux de la mer dont le reflux est encore considérable à cette distance, et, d'autre part, à la stagnation des eaux de pluie. Aussi, à une époque déjà fort ancienne, des ingénieurs hollandais avaient créé tout un système de défense consistant en un ensemble savamment combiné de levées de terre dites *balisards*, de canaux et de rigoles avec vannes et clapets automatiques, formant un obstacle contre les eaux de crues ordinaires et assurant en même temps aux eaux pluviales, ainsi qu'aux eaux de grandes crues, un écoulement assez rapide. En 1860, l'État entreprit la construction de la ligne ferrée de Bayonne à Toulouse, qui traverse aujourd'hui les Barthes-de-Saines. La famille Dufourcq dut céder une partie de ses terrains et une indemnité lui fut allouée de ce chef par le jury d'expropriation en 1864. La construction de la ligne ayant amené la suppression de quelques-uns des anciens ouvrages de protection contre les eaux. l'État fit exécuter différents travaux qui devaient assurer l'écoulement des eaux, mais depuis 1868. ces travaux ont été insuffisants : les terrains ont été inondés, des tassements et des affaissements se sont produits, les maçonneries des aqueducs se sont disloquées et les voûtes se sont effondrées. Les dommages qui résultèrent de cet état de choses n'avaient point été prévus par le jury, ils étaient dus à l'insuffisance des travaux exécutés par l'État, travaux qui étaient terminés. Ils commencèrent en 1868, devinrent plus importants d'année en année jusqu'en 1878, où le maximum fut atteint, puis ils diminuèrent à partir de 1886. Le 30 janvier 1883, les héritiers Dufourcq saisirent le conseil de préfecture du département des Basses-Pyrénées d'une demande d'indemnité. Le conseil de préfecture, statuant après expertise, leur a alloué, le 26 avril 1890, la somme de 23,349 francs : il a estimé à 1.369 francs par an la perte de revenu total et il a accordé aux propriétaires une indemnité annuelle croissant progressivement du 1er janvier 1868 au 31 décembre 1878 et s'élevant à 8.184 francs en total, puis 8.329 francs pour les années comprises entre le 1er janvier 1879 et le 31 janvier 1883 ; enfin pour les dommages subis du 1er février 1883 au 31 décembre 1889, il a réduit l'indemnité à 460 francs par an et a alloué 4.003 francs. L'ensemble de ces sommes donne avec les

du sieur Louis-Charles Dufourcq, domicilié à Oloron-Sainte-Marie... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision, en date du 5 août 1891, par laquelle le ministre des travaux publics a déclaré prescrite et définitivement éteinte au profit de l'État, par application de l'article 9 de la loi du 29 jan-

---

intérêts jusqu'au 30 avril 1890 le chiffre total de 25.349 francs que nous avons indiqué.

« La dette de l'État a été ainsi reconnue et établie par le conseil de préfecture. Mais le ministre des travaux publics s'est refusé à l'acquitter, en opposant aux héritiers Dufourcq la déchéance quinquennale : le 5 août 1891, il a pris une décision aux termes de laquelle il a déclaré prescrite au profit de l'Etat, par application de l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831 l'indemnité de 25.439 francs alloués par l'arrêté précité du 26 avril 1890, la réclamation des héritiers Dufourcq étant relative : 1° à des exercices antérieurs à l'année 1878 ; à une dépréciation définitive survenue depuis 1878 et n'ayant été formée qu'en 1885.

« Les héritiers Dufourcq vous défèrent cette décision et en tant que de besoin une décision en date du 11 décembre 1891, confirmative de celle du 5 août précédent. Ils exposent que de nombreux actes interruptifs de la déchéance ont été accomplis par eux en 1861, 1863, 1874, 1876, 1878 et 1881.

« Avant d'entrer dans les détails de l'affaire, nous vous demandons la permission de vous rappeler les dispositions de la loi du 29 janvier 1831 sur la déchéance quinquennale.

« Les articles 9 et 10 de cette loi sont ainsi conçus :

« Art. 9. Seront prescrites et définitivement éteintes au profit de l'État, « sans préjudice des déchéances prononcées par les lois antérieures ou con- « senties par les marchés ou conventions, toutes créances, qui, n'ayant pas « été acquittées avant la clôture des crédits de l'exercice auquel elles appar- « tiennent, n'auraient pu, à défaut de justifications suffisantes, être liquidées, « ordonnancées et payées dans un délai de cinq années, à partir de l'ouver- « ture de l'exercice, pour les créanciers domiciliés en Europe et de six années, « pour les créanciers résidant hors du territoire européen. Le montant des « créances frappées d'opposition sera, à l'époque de la clôture des payements, « versé à la Caisse des dépôts et consignations »...

« Art. 10. Les dispositions des deux articles précédents ne seront pas « applicables aux créances dont l'ordonnancement et le payement n'auraient « pu être effectués dans les délais déterminés, par le fait de l'administration « ou par suite de pourvois formés devant le Conseil d'État. Tout créancier « aura le droit de se faire délivrer par le ministère compétent un bulletin indi- « quant la date de sa demande et les pièces produites à l'appui ».

« Le législateur de 1831 a voulu décharger chaque exercice au bout de cinq ans ; passé ce délai, l'exercice est irrévocablement libéré de toute espèce de reliquat et il n'aura pas de charges à léguer aux exercices suivants. Aussi le décret du 31 mai 1862 dispose, dans son article 134, qu' « à l'expiration de « la période quinquennale fixée par l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831 « pour l'entier apurement des exercices clos, les crédits applicables aux « créances restant encore à solder demeurent définitivement annulés et l'exer- « cice, arrivé au terme de déchéance, cesse de figurer dans la comptabilité « des ministères ».

« Ainsi, le créancier de l'État a-t-il laissé cinq années s'écouler sans faire

vier 1831, l'indemnité de 25.349 francs allouée aux sieurs Dufourcq par arrêté du 26 avril 1890 du conseil de préfecture des Basses-Pyrénées pour tous dommages causés à leur propriété par l'établissement de la ligne de Toulouse à Bayonne : — *Ce faisant, attendu* que la construction de la ligne de Toulouse à Bayonne

---

liquider, ordonnancer et payer sa créance, l'exercice est périmé, la caisse est légalement vide. Il faudra pour le payer qu'un crédit soit inscrit par le législateur au compte d'un nouvel exercice (art. 139 et 140 du décret du 31 mai 1862) et encore ne pourra-t-il en être ainsi que si le retard dans l'ordonnancement et le payement n'est point imputable au créancier, que s'il provient du fait de l'administration. Tels sont les principes généraux qui se dégagent des articles 9 et 10 de la loi du 29 janvier 1831.

« Pour l'application de la déchéance, il y a une question capitale à examiner, c'est la question de savoir quel est le point de départ du délai de cinq ans, c'est-à-dire à quel exercice appartient une créance. La réponse à cette question se trouve en principe dans l'article 6 du décret du 31 mai 1862, qui considère comme appartenant à un exercice les services faits et les droits acquis du 1er janvier au 31 décembre de l'année qui lui donne son nom. Le point de départ du délai est donc l'exercice où le service est fait ou bien le droit acquis. Sur le mot de *services faits*, il ne peut s'élever d'équivoque ; mais on a discuté au contraire sur les mots *droits acquis*, on a prétendu notamment, en cas de procès engagé contre l'État par un de ses créanciers devant un tribunal, que c'était à dater du jour où était rendu le jugement qui condamnait l'État que le droit était acquis. Le Conseil d'État a toujours repoussé cette doctrine. Il est de principe en effet que les jugements reconnaissent les droits et ne les créent pas, qu'ils sont déclaratifs et non attributifs de droits (Conseil d'État : Bordeaux et Richardière liquidateurs de la société Mirès, 28 mai 1866, p. 526; Compagnie la Providence, 9 février 1883, p. 145, *Arr. du C. d'Ét.* Avis des sections réunies des travaux publics et des finances du 23 novembre 1875.)

« Il peut arriver que le montant de la créance ait été arrêté par une décision ministérielle ou par un jugement, que la liquidation ait été opérée, mais que l'ordonnancement et le payement n'aient pu avoir lieu dans les cinq ans. Dans ce cas, une novation se produit; le droit acquis pour l'ordonnancement et le payement est de l'exercice, pendant lequel la décision est intervenue et le délai de cinq ans court à partir de cette époque. Cette solution s'imposait ; sinon, toutes les fois que la décision aurait été rendue après cinq années, le créancier n'aurait pu se faire payer. C'est l'hypothèse prévue par l'article 10 de la loi de 1831 qui parle d'ordonnancement et de payement retardés par le fait de l'administration et qui, pour sauvegarder les droits du créancier, permet à ce dernier d'exiger du ministère un bulletin énonçant la date de sa demande et les pièces produites à l'appui. La jurisprudence du Conseil d'État est très nette sur tous ces points; nous citerons les arrêts Julien, 14 janvier 1841, p. 19; Hayet, 26 juillet 1885, p. 559; Bornot, 2 juillet 1875, p. 653; Hugot, 8 juillet 1892 (*Arr. du C. d'Ét.*), p. 611 et enfin l'avis des sections réunies de 1875 déjà cité.

« Ainsi, c'est du 1er janvier de l'exercice du service fait que court le délai de cinq ans pour faire liquider et payer la créance due par l'État et c'est du 1er janvier de l'exercice où la décision ou bien le jugement qui liquide a été rendu que court le délai de cinq ans pour se faire payer. — Spécialement,

a causé de graves préjudices à leurs propriétés, que pendant vingt ans l'administration a promis des travaux qui n'ont pas été exécutés, que dès 1881 le sieur Dufourcq (Paul) a réclamé une indemnité, que cette demande est régulière et qu'il n'est pas besoin d'une demande en justice pour interrompre le cours de

---

lorsqu'il s'agit de dommages résultant de travaux publics, en cas de dépréciation définitive, le délai court du 1er janvier de l'année où cette dépréciation s'est produite et en cas de dommages annuels du 1er janvier de chaque année. La jurisprudence du Conseil d'État est constante sur ce point; nous nous bornerons à citer un arrêt Bellanger du 20 décembre 1889 (*Ann.* 1891, p. 1105) et l'avis des sections réunies du 23 novembre 1875.

« Une seconde question se pose lorsqu'on étudie les dispositions de la loi de 1831 : à qui appartient-il d'opposer la déchéance quinquennale ? C'est exclusivement au ministre compétent pour ordonnancer la créance. Le Conseil d'État l'a établi par de nombreuses décisions : c'est ainsi qu'il a annulé pour excès de pouvoir des arrêtés de conseil de préfecture, qui, statuant sur les réclamations présentées par des entrepreneurs ou des propriétaires, au sujet de l'exécution de travaux publics, avaient opposé à leur demande la déchéance établie par la loi de 1831 (Voir notamment 12 août 1854, Reig (*Ann.* 1855, p. 132); 28 mai 1862, Roumagoux, (*Ann.* 1862, p. 684). Il a été décidé également que la déchéance ne peut être opposée par un avocat au nom du ministre dans un mémoire présenté à l'appui d'un pourvoi (ministre des travaux publics contre Nicquevert, 22 novembre 1889, *Ann.* 1891, p. 965). Les juridictions soit administratives, soit civiles, peuvent reconnaître une créance contre l'État, mais leur décision ne fait point obstacle à ce que, lorsque le créancier se présentera devant le ministre ordonnateur pour demander son payement, le ministre oppose la déchéance. (Arrêt Reig déjà cité, Riveron, 8 mars 1851, *Ann.* 1851, p. 93. Avis des sections réunies de 1875). La décision du ministre, en pareil cas, peut être attaquée devant le Conseil d'État par la voie contentieuse.

« Enfin, quelle est la nature juridique de la déchéance quinquennale ? Est-ce une véritable déchéance? N'est-ce pas une prescription ? Elle a ceci de commun avec la prescription qu'elle éteint non seulement le droit au payement, mais la dette même de l'État; elle rend toute liquidation impossible, parce qu'elle supprime la créance à liquider. Mais elle a surtout le caractère d'une déchéance ordinaire, opérant avec une rigueur qu'aucun moyen de fait ou de droit ne peut tempérer, en dehors des deux cas uniques prévus par l'article 10. C'est une mesure d'ordre, de comptabilité. — Aussi la déchéance est-elle encourue par le mineur ou par l'interdit aussi bien que par le majeur jouissant de ce droit et n'est-elle pas interrompue par une action intentée devant un tribunal incompétent; de même enfin, le juge du fond ne peut statuer sur la déchéance. Il s'agit d'une mesure financière, comme celle qu'avait déjà prise la loi de 25 mars 1817 et que devait prendre plus tard la loi du 4 mai 1834. — Par l'arrivée de ce terme de déchéance l'exercice périmé est complètement libéré, sauf dans le cas où le payement aurait été empêché par une faute avérée de l'administration.

« Nous avons vu quel est le point du délai de cinq années accordé aux créanciers de l'État pour faire liquider, ordonnancer et payer leurs créances; quelle autorité était compétente pour opposer la déchéance édictée par la loi de 1831; enfin quelle était la nature de cette déchéance. Il nous reste à exa-

la déchéance; condammer l'État à payer aux requérants la somme de 25.349 francs qui leur a été allouée par l'arrêté du 26 avril 1890 avec les intérêts de ladite somme depuis le 1er mai 1890; condamner l'État aux dépens;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux

---

miner les circonstances qui font obstacle à l'application de la déchéance et nous appliquerons ensuite à l'affaire actuelle les principes que nous aurons ainsi établis.

« On sait que la prescription ne peut être interrompue que par une action en justice, mais qu'elle l'est même par une action intentée devant un tribunal incompétent. Une demande de payement formée devant une juridiction empêchera également l'application de la déchéance, mais il ne suffirait point de la porter devant une juridiction incompétente. D'autre part, pour écarter la déchéance, une demande en justice n'est point nécessaire, il suffit que le créancier justifie de diligences régulièrement faites par lui auprès de l'administration et que le retard apporté au payement soit dû uniquement au fait de l'administration.

« Nous venons de dire qu'en premier lieu une action en justice empêche l'application de la déchéance. L'article 10 de la loi du 29 janvier 1831 ne parle sans doute que d'un pourvoi devant le Conseil d'État, mais bien évidemment il statue *de eo quod plerumque fit* et toute action, devant une juridiction civile comme devant une juridiction administrative, serait suffisante.

« Nous avons parlé en second lieu du fait de l'administration. Cette seconde cause d'interruption de la déchéance se produit lorsque l'administration, saisie en temps utile de la réclamation et des pièces à l'appui, n'a pas liquidé et ordonnancé la créance avant l'expiration du délai. Peu importe, d'ailleurs, que le retard provienne de négligence ou de formalités légitimes de vérification. Le créancier est à l'abri de la déchéance par cela seul qu'il a adressé en temps utile une demande régulière de payement au ministre compétent.

« Ici se pose la question de savoir quelles conditions doit remplir la demande de liquidation ou de payement adressée à l'administration pour que le défaut de liquidation constitue le fait de l'administration dans le sens de l'article 10 de la loi de 1831. Et tout d'abord, à qui la demande doit-elle être adressée ? N'est-ce pas au ministre ? C'est à lui en effet qu'il appartient de liquider et d'ordonnancer, c'est lui seul qui peut opposer la déchéance, enfin la loi de 1831 dans un article 10 parle de pièces déposées au ministère. Il n'est pas nécessaire cependant que la demande soit adressée au ministre. Nous trouvons au-dessous du ministre des ordonnateurs secondaires, puis pour les divers services des représentants légaux qui transmettent les pièces à l'administration centrale et sont en rapports continuels avec elle; d'ailleurs, l'article 10 de la loi de 1831 parle de documents remis au ministère et non point au ministre; enfin, l'ordonnance du 10 février 1838 dans son article 1er, et le décret du 31 mai 1862 dans son article 138 disent que le bulletin de dépôt prévu à l'article 10 de la loi de 1831 doit être dressé d'après les registres qui doivent constater dans chaque ministère la production des titres de créance. Il ne faudrait pas croire cependant que la demande pourrait être adressée utilement à un fonctionnaire quelconque : elle doit l'être à un représentant légal de l'État, ainsi en matière de travaux publics, au préfet du département et non point aux ingénieurs des ponts et chaussées. Le Conseil

publics, et tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que l'indemnité allouée par le conseil de préfecture pour le préjudice correspondant aux années 1868 à 1878 se rapportent à un dommage antérieur de sept années à la demande en justice et que l'indemnité allouée pour le préjudice correspondant aux années

---

d'État a décidé à plusieurs reprises qu'une demande adressée au préfet était suffisante (22 juin 1850, Bernard, *Ann.* 1850, p. 785; 19 mai 1853, Touillet, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 533; 21 décembre 1854, Lebobe, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 996; 10 janvier 1856, Billard, *Ann.* 1856, p. 177; 22 février 1881, Raveaud, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 211; implicitement dans ce dernier arrêt.)

« D'autre part, une simple demande ne suffit pas : les articles 9 et 10 de la la loi de 1831 et l'article 138 du décret du 31 mai 1862 exigent que la demande pour être valable soit accompagnée de pièces justificatives, mais ils n'ont pas indiqué autrement la nature de ces pièces et cela était impossible à dire, à raison de l'infinie variété des créances. S'agit-il d'un compte, le créancier doit indiquer les services faits ou produire des pièces formant les éléments du compte. (21 décembre 1854, Arrêt Lebobe, p. 996; 8 juillet 1892, Hugot, *Ann.* 1893, p. 695). S'agit-il d'une demande d'indemnité en matière de travaux publics, on ne peut généralement produire les documents nécessaires pour liquider et, dès lors, le plus souvent, les pièces à l'appui exigées par la loi de 1831 faisant défaut, une réclamation adressée à l'administration ne suffira point pour empêcher la déchéance d'être opposée; le créancier aura bien des difficultés à exiger le bulletin de dépôt prévu à l'article 10 de la loi de 1831. La demande d'indemnité a, en effet, un caractère contentieux, son droit n'est pas établi et c'est au conseil de préfecture seul compétent ici qu'il faut s'adresser pour le faire reconnaître. L'administration n'a point à répondre à la réclamation qui lui est présentée et par suite elle n'est point en faute si elle ne répond pas et se laisse attaquer en justice.

« Il résulte de là que le Conseil d'État, saisi d'un recours contre la décision du ministre qui a opposé la déchéance, à une question de fait à examiner : il a à rechercher si la demande du créancier a été formée dans des conditions telles qu'elle satisfaisait aux prescriptions des articles 9 et 10 de la loi de 1831 et que le défaut de liquidation était imputable à l'administration. C'est ce que le Conseil d'État a fait, le 22 juin 1850, dans une affaire Bernard (*Ann.* 1850, p. 785) : il a examiné si la demande de règlement des comptes qu'un entrepreneur avait présentée au préfet contenait toutes les justifications nécessaires et si l'administration était responsable du retard apporté à la liquidation de la créance. Et cette solution est fort juste, on ne saurait admettre qu'une simple demande adressée au préfet ou au ministre, la simple production d'un morceau de papier, suffit pour rendre la déchéance inapplicable, alors qu'une action en justice formée devant un tribunal incompétent ne suffit pas.

« Que s'est-il passé dans l'affaire actuelle ? Il faut remarquer tout d'abord qu'il n'y a pas eu de dépréciation définitive de la propriété des héritiers Dufourcq, mais seulement des dommages annuels augmentant jusqu'en 1878, époque où ils ont atteint leur maximum d'intensité, restant toujours les mêmes de 1878 à 1885 et enfin diminuant depuis 1886, à la suite de travaux exécutés par l'Etat. Il s'agit en réalité de dommages variant annuellement, pour la réparation desquels c'est une indemnité annuelle qui doit être accordée; dès lors, le délai de cinq ans prévu par la loi de 1831 a pour point de départ le 1er janvier de chaque année depuis 1868. Les héritiers Dufourcq allèguent

1879 à 1889 se rapportent à des dommages causés définitivement en 1878; sur le moyen tiré de ce que le ministre aurait dû invoquer la déchéance devant le conseil de préfecture, qu'il appartient au ministre d'attendre que les droits des parties fussent définitivement établis par l'arrêté précité;

Vu la loi du 29 janvier 1831 (art. 9 et 10);

... CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que, à la suite et par le fait de la construction du chemin de fer de Toulouse à Bayonne, les propriétés que les requérantes possèdent au lieu dit *des Barthes-de-Saines* ont, depuis 1868 jusqu'en 1889, subi chaque année des dommages dont les plus importants ont eu

---

qu'ils ont adressé des réclamations nombreuses à l'administration en 1861, 1863, 1874, 1876, 1878 et 1881, mais le ministre fait observer que toutes ces réclamations, sauf celle de 1881, ont été formées par Dufourcq soit comme maire au nom de la commune de Sames, soit comme président du syndicat de défense de la région des Barthes et qu'elles ne peuvent par suite valoir comme actes interruptifs de la déchéance en ce qui concerne Dufourcq personnellement; que si l'on voyait là des actes interruptifs de déchéance, il en résulterait que l'adhésion donnée en 1880 par Dufourcq en qualité de président du syndicat aux travaux que l'État avait projeté d'exécuter impliquerait la renonciation pour lui personnellement à toute indemnité. Enfin, en 1881, une réclamation a été adressée au préfet par Dufourcq agissant en son nom personnel, mais est-elle suffisante pour empêcher l'application de la déchéance? Dans le sens de la négative, on peut dire qu'il ne s'agissait pas d'un simple compte; que des pièces justificatives n'ont pas été produites, que l'administration n'était pas tenue de liquider, qu'il y avait là une question contentieuse de la compétence du conseil de préfecture; que, dès lors, l'administration n'étant pas obligée de répondre n'avait commis dans l'espèce aucune faute.

« Mais il y a un ensemble de circonstances de fait dont il faut tenir compte: Il ressort en effet d'une longue correspondance versée au dossier que l'administration a admis en 1881 le principe de l'indemnité réclamée ; qu'après avoir invité le sieur Dufourcq à s'adresser au conseil de préfecture, elle a adopté l'idée d'une liquidation amiable que proposait le sieur Dufourcq, elle a accepté d'envoyer des ingénieurs qui dresseraient des rapports, enfin elle a promis de faire des offres. C'est donc l'administration qui s'est engagée à fournir les éléments de la liquidation de la créance, et, par suite, c'est elle qui est en faute pour le retard apporté dans cette liquidation : elle entendait l'exécution des travaux d'ensemble que l'État comptait faire. Dans ces conditions spéciales, nous pensons que la demande formée en 1881 peut être considérée comme ayant saisi valablement l'administration et que c'est au fait de cette dernière qu'est imputable le retard dans la liquidation. La demande d'indemnité ayant été produite régulièrement en 1881, la déchéance quinquennale ne peut être opposée cinq ans en arrière, elle ne peut l'être que pour les années antérieures au 1er janvier 1877. Par ces motifs, nous concluons à l'annulation des décisions attaquées et au renvoi des héritiers Dufourcq devant le ministre pour qu'il soit procédé, conformément à l'arrêté du conseil de préfecture, à la liquidation de l'indemnité à eux due pour les dommages causés à leur propriété du 1er janvier 1877 au 31 décembre 1889. »

lieu au cours de 1878; qu'à la date du 25 juin 1881 les propriétaires ont adressé au préfet des Basses-Pyrénées une demande d'indemnité s'élevant à la somme de 60.000 francs; que l'administration n'a contesté ni l'existence des dommages allégués, ni l'obligation de les réparer, que le débat n'a porté que sur leur quotité; qu'il résulte de la correspondance échangée à ce sujet qu'une tentative de règlement amiable a été faite d'un commun accord; que le préfet a, dans ce but, chargé les ingénieurs des ponts et chaussées de procéder à des vérifications et que c'est par l'effet de retards imputables à l'administration que, l'entente n'ayant pu s'établir, les indemnitaires n'ont saisi qu'à la date du 30 janvier 1885 le conseil de préfecture, qui, par arrêté du 26 avril 1890, a fixé, après expertise, à la somme de 25.349 francs le montant de la réparation à eux due;

Considérant que, dans ces circonstances, le ministre des travaux publics, en appliquant sans distinction la déchéance édictée par l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831, à tous les dommages éprouvés depuis 1868, n'a tenu compte ni de l'une des exceptions apportées à cet article par l'article suivant de la même loi, ni de ce que les dommages subis annuellement dans la période comprise entre 1868 et 1889 n'avaient pas le caractère de dommages permanents; qu'il résulte de ce qui précède qu'en 1881 la déchéance n'était encourue au profit de l'État que pour les seuls dommages éprouvés antérieurement au 1er janvier 1877;

Considérant qu'il est également établi par l'instruction que l'étendue et l'importance des dommages dont s'agit ont varié à diverses époques, et que, si les plus considérables se sont produits en 1878, ils sont allés en s'atténuant jusqu'en 1889 dans les proportions déterminées au moyen de l'expertise et définitivement fixées par le conseil de préfecture dans son arrêté du 26 avril 1890, qu'ainsi la liquidation doit en être opérée à partir du 1er janvier 1877, conformément aux dispositions de cet arrêté;

Sur les intérêts :

Considérant que les requérantes ont demandé, le 12 novembre 1891, devant le Conseil d'État, les intérêts des sommes qui leur sont dues, qu'il y a lieu de faire droit à leur demande à partir de cette date;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que les requérantes ont demandé les intérêts des intérêts à la date du 12 novembre 1891 et à celle du 28 mars 1893;

qu'à cette dernière date il leur était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, il y a lieu de décider, conformément à l'article 1154 du Code civil, que les intérêts des sommes qui leur sont dues porteront eux-mêmes intérêts à partir du 28 mars 1893... (Décision des 5 août et 11 décembre 1891 annulées. Requérantes renvoyées devant le ministre des travaux publics pour être procédé à la liquidation des sommes auxquelles elles ont droit, conformément aux bases fixées par le conseil de préfecture des Basses-Pyrénées dans son arrêté du 26 avril 1890, en réparation des dommages soufferts par leurs propriétés des Barthes-de-Saines pendant les années comprises entre le 1er janvier 1877 et le 31 décembre 1889 avec intérêts à partir du 12 novembre 1891, capitalisés au 28 mars 1893. État condamné aux dépens.)

(N° 340)

[12 janvier 1894]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Rejet de décompte, par application de la chose jugée, d'indemnités accordées par les experts à l'entrepreneur à raison de travaux autres que ceux pour lesquels le conseil de préfecture avait réservé les droits dudit entrepreneur. — (Commune de Saint-Féliu-d'Avail contre sieur Escarra.)

. . . . . .

Considérant que, devant le conseil de préfecture, le sieur Escarra demandait le payement du solde qu'il prétendait lui rester dû par la commune de Saint-Féliu-d'Avail, pour les travaux de reconstruction de l'église, exécutés en 1864; — que, par un premier arrêté en date du 5 janvier 1888, passé en force de chose jugée, le conseil de préfecture n'a réservé le droit de l'entrepreneur vis-à-vis de la commune, en sus des sommes précédemment touchées par lui, qu'en ce qui concerne les travaux prévus au devis et dont le cube aurait dépassé le cube prévu, à l'exclusion de tous autres travaux;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment des constatations de l'expertise, que la plus grande partie des augmentations portées au décompte, par rapport au devis primitif, proviennent de modifications apportées en cours d'exécution

à la qualité des maçonneries de fondation et en élévation, ainsi que de la substitution de la pierre de taille à la brique pour les têtes de piliers intérieurs de l'église; que ces argumentations ne sauraient entrer en compte sans méconnaître la chose jugée par l'arrêté précité du 5 janvier 1888; qu'il y lieu dès lors de déduire les sommes de 932f,27 et de 1.600 francs du montant du décompte à la charge des communes, tel qu'il a été fixé par l'arrêté attaqué, et de ramener par suite à 706f,97 le solde restant dû au sieur Escarra;

Sur les intérêts des intérêts : ... (demandés les 25 mars 1890 et 5 février 1892);

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de la cause, en mettant les frais d'expertise pour un quart à la charge de la commune, et pour trois quarts à la charge de l'entrepreneur;

Sur les dépens :

Considérant qu'il y a lieu de les faire supporter par le sieur Escarra... (Le solde restant dû au sieur Escarra est réduit à 706f,97, avec intérêts capitalisés aux 25 mars 1890 et 5 février 1892. Un quart des frais d'expertise à la charge de la commune et trois quarts à la charge du sieur Escarra. Sieur Escarra condamné aux dépens.)

(N° 341)

[12 janvier 1894]

Travaux publics. — Construction d'un chemin d'intérêt commun. — Décompte. — (Sieur Bayle.)

Carrières. — Il n'y a pas lieu d'allouer une indemnité pour changement de carrière, si celle indiquée à l'entrepreneur, bien que située dans une commune autre que celle prévue, est moins éloignée du chantier que celle portée au devis (II).

Malfaçons : Deuxième couche d'empierrement inférieure de 0m,03 à celle que fixait le cahier des charges; malfaçon constatée avant la réception définitive des travaux; retenue opérée sur le montant du décompte (I).

Retard apporté à l'exécution des travaux, attribué au refus de l'administration de consentir à la fixation de prix nouveaux

pour certains matériaux. Rejet : le refus de l'administration était justifié (III).

. . . . . .

I. Sur les conclusions *de l'entrepreneur tendant à faire rétablir au décompte la somme de* 481f,99 *qui a été retranchée à raison de l'insuffisance de la deuxième couche d'empierrement :*

Considérant qu'il résulte de l'expertise que l'épaisseur donnée à la deuxième couche d'empierrement a été inferieure de 0m,03 à celle que fixait le cahier des charges; que cette malfaçon a été constatée avant la réception définitive des travaux; que, dès lors, le sieur Bayle a été condamné avec raison à subir de ce chef une retenue dont le montant, fixé à 481f,99 par le conseil de préfecture, n'est pas exagéré;

II. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à l'allocation de prix nouveaux pour les matériaux extraits dans la carrière du sieur Rossignol et dans la deuxième carrière du sieur Desplats :*

Considérant que le cahier des charges prévoyait que les moellons seraient extraits dans les carrières de Pomard, situées sur le territoire de la commune de Saint-Germier et à une distance moyenne de 1.100 mètres du lieu d'emploi; que, sur les trois carrières successivement désignées, deux se trouvaient dans les conditions ci-dessus rappelées et que si la troisième était située sur le territoire de la commune de Castres, il résulte de l'expertise qu'elle se trouvait à moins de 500 mètres de la chaussée à empierrer et que les difficultés d'extraction de moellons n'ont pas été plus considérables que dans les carrières de Pomard; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé d'allouer au sieur Bayle un prix supérieur à celui du devis;

III. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à lui faire allouer une indemnité supplémentaire de* 700 *francs à raison de la prolongation de la durée de son entreprise :*

Considérant que le sieur Bayle fonde sa demande sur ce que la cause principale des retards apportés à l'exécution des travaux aurait été le refus de l'administration de consentir à la fixation de prix nouveaux pour les matériaux extraits des deux dernières carrières désignées à l'entrepreneur;

Mais considérant que ce refus étant justifié, ainsi que cela a été reconnu ci-dessus, le sieur Bayle n'est pas fondé à prétendre que la responsabilité des retards incombe à l'administration et à demander par suite une indemnité pour la prolongation de la durée de son entreprise... (Rejet.)

(N° 342)

[12 janvier 1894]

Voirie (Grande). — Rivières navigables ou flottables. — Arrêté de délimitation. — Atterrissements. — Excès de pouvoir. — (Consorts Leduc et sieur Créteau.)

Est entaché d'excès de pouvoir l'arrêté préfectoral qui délimite la Loire en suivant les contours des terrains, à des altitudes qui varient selon la hauteur des berges et qui comprend dans la délimitation des parcelles de terrrains non recouvertes par les plus hautes eaux avant tout débordement (Consorts Leduc et Créteau, 1re esp.) (*), — ou des atterrissements dont les parties basses ne le sont qu'accidentellement en temps d'inondation (Fouché, 2e esp.) (**).

Dépens : Pas de dépens en cette matière (1re et 2e esp.).

1re ESPÈCE. — *Consorts Leduc et Créteau.*

. . . . . .

CONSIDÉRANT que le pouvoir de délimiter les fleuves et rivières navigables, qui appartiennent à l'administration, en vertu des lois ci-dessus visées, ne consiste que dans le droit de reconnaître les limites naturelles du fleuve en déterminant jusqu'où s'étendent les plus hautes eaux avant tout débordement;

Considérant que les arrêtés attaqués avaient pour objet de délimiter la partie du lit de la Loire située à l'extrémité de l'île Peau-de-Loup;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, d'une part, que le préfet n'a pas pris pour base de l'opération un niveau unique, préalablement reconnu par la comparaison des berges de l'île, pour être celui des plus hautes eaux coulant à pleins bords avant tout débordement, mais que la ligne limitative suit, sur divers points, les contours des terrains d'après l'altitude variable des berges et, d'autre part, que la plus grande partie des parcelles comprises dans la délimitation n'est pas recouverte par les plus hautes eaux avant tout débordement sur l'île; qu'ainsi la délibération attaquée est irrégulière et doit être annulée;

(*) Voy. 28 avril 1882, Fouché, *Ann.* 1883, p. 201.
(**) Rap. 23 avril 1875, Bélamy, *Ann.* 1877, p. 654.

Sur les conclusions à fins de dépens :

Considérant que le pourvoi ne rentre pas parmi ceux auxquels s'applique les dispositions du décret du 2 juin 1864... (Arrêtés annulés. Les conclusions à fins de dépens sont rejetées.)

2e ESPÈCE. — *Fouché, Bauge-Guérin et autres et Maurice.*

. . . . . .

..... CONSIDÉRANT que le pouvoir de délimiter les fleuves et rivières navigables qui appartiennent à l'administration, en vertu des lois ci-dessus visées, ne consiste que dans le droit de reconnaître les limites naturelles du fleuve en déterminant jusqu'où s'étendent les plus hautes eaux avant tout débordement ;

Considérant que la délimitation attaquée porte principalement sur des atterrissements formés dans un ancien bras de la Loire qui séparait autrefois les îles de Bel-Air et de la Providence de la levée gauche; qu'il résulte de l'instruction que ces terrains ne sont pas recouverts par les plus hautes eaux coulant à pleins bords avant tout débordement; que, si l'étroite dépression de la berge existant au point où les deux îles se réunissent aujourd'hui peut, en temps d'inondation, permettre aux eaux d'envahir les parties les plus basses de ces terrains, cette circonstance tout accidentelle n'est pas de nature à les faire comprendre dans les limites naturelles du fleuve; qu'ainsi il y a lieu d'annuler les deux arrêtés par lesquels le préfet a procédé à la délimitation des atterrissements dont il s'agit;

Sur les conclusions à fins de dépens :

Considérant que les pourvois contre les arrêtés attaqués ne rentrent pas parmi ceux auxquels s'appliquent les dispositions du décret du 2 novembre 1864... (Arrêtés annulés. Les conclusions à fins de dépens sont rejetées.)

(N° 343)

[13 janvier 1894]

Voirie (Grande). — Contravention. — Câble téléphonique détérioré par des eaux chaudes versées dans un égout. — Compétence. — (Ministre du commerce contre sieurs Crété et Sert.)

Le fait d'avoir, en déversant dans un égout des eaux chaudes,

détérioré un câble téléphonique placé dans cet égout, constitue une contravention de grande voirie prévue par l'article 2 du décret du 27 septembre 1851. — En conséquence, le conseil de préfecture est compétent pour connaître de la contravention et les pénalités édictées par l'article 2 du décret-loi de 1851 sont applicables.

Vu le recours du ministre du commerce, de l'industrie et des colonies... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 6 mars 1893, par lequel le conseil de préfecture de la Seine s'est déclaré incompétent pour statuer sur un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre les sieurs Crété et Sert, directeur et ingénieur d'une usine située boulevard Voltaire, pour avoir déversé dans un égout des eaux chaudes d'une température supérieure à 30° et avoir ainsi détérioré un câble téléphonique; — *Ce faisant, attendu* que les dispositions des articles 2 et 12 du décret du 27 décembre 1851 sont applicables aux lignes téléphoniques comme aux lignes télégraphiques; que le régime des téléphones est identique à celui des télégraphes au point de vue de la destination, du fonctionnement, de l'affectation au public, du monopole de l'État; que les textes postérieurs à l'invention des téléphones les assimilent aux télégraphes, et que les textes antérieurs sont généraux et visent tous les modes de communication applicables à la correspondance; qu'enfin les arrêtés préfectoraux assurant la police des lignes télégraphiques et téléphoniques n'édictent que des dispositions communes et qu'on ne saurait déférer les contrevenants aux conseils de préfecture et aux tribunaux de simple police, suivant que les infractions concernent les câbles du télégraphe ou du téléphone; qu'au surplus la portée du décret du 27 décembre 1851 a été nettement définie dans l'exposé des motifs du décret du 15 mai 1888 : condamner les contrevenants à l'amende et au payement de la somme de 91f,13 montant du préjudice causé à l'État;

. . . . . .

Considérant qu'aux termes de l'article 2 du décret-loi susvisé du 27 décembre 1851, quiconque aura par imprudence ou involontairement commis un fait matériel pouvant compromettre le service de la télégraphie électrique, quiconque aura dégradé ou détérioré, de quelque façon que ce soit, les appareils des lignes de télégraphie électrique ou les machines des télégraphes aériens, sera puni d'une amende de 16 à 300 francs, et que la

contravention sera poursuivie et jugée comme en matière de grande voirie;

Considérant que, à raison de la généralité de l'article précité, les dispositions qu'il édicte sont applicables à tous les appareils destinés à la correspondance par la voie électrique, et, par suite, aux appareils et câbles téléphonique; que, d'ailleurs, tous les textes postérieurs, notamment la loi du 28 juillet 1885, ont assimilé complètement les lignes téléphoniques aux lignes télégraphiques, au point de vue de leur établissement, de leur entretien et de leur fonctionnement;

Considérant qu'il est établi par le procès-verbal ci-dessus que les sieurs Crété et Sert, en déversant dans un égout des eaux chaudes, ont détérioré un câble téléphonique placé dans cet égout; que ce fait, aux termes de l'article précité, constitue une contravention de grande voirie, dont il appartient au conseil de préfecture de connaître; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture de la Seine s'est déclaré incompétent pour statuer, et qu'il y a lieu de condamner les sieurs Crété et Sert à 16 francs d'amende, au payement de la somme de 91f,13, pour réparation du préjudice causé et aux frais du procès-verbal... (Les sieurs Crété et Sert sont condamnés à 16 francs d'amende, au payement de la somme de 91f,13, montant du préjudice causé à l'État, et aux frais du procès-verbal.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile.)

(N° 344)

[7 mars 1894]

Action possessoire. — Prairie. — Fossé. — Irrigation. — Complainte. — Origine commune. — Destination du père de famille. — Cumul du pétitoire et du possessoire. — (Époux Lemanceau).

Lorsqu'une action en complainte possessoire est formée à raison de l'établissement d'un fossé creusé pour capter les eaux qui arrosaient les fonds voisins, on ne saurait remonter à l'origine commune des deux fonds et admettre la destination du père de famille sans cumuler le possessoire et le pétitoire.

La Cour,

. . . . . .

Donnant défaut contre les défendeurs ;

Sur le premier moyen du pourvoi ;

Vu les articles 24 et 25 du Code de procédure civile ;

Attendu que les époux Lemanceau, demandeurs en complainte, alléguaient que dans le pré leur appartenant et dont ils avaient la possession plus qu'annale, Maheux, fermier de Robert, avait creusé au pied du talus de ce dernier un fossé longitudinal destiné à dériver les eaux provenant du chemin de Beaumont, lesquelles, avant l'entreprise faite sur ledit pré, étaient employées à son irrigation ;

Attendu que, pour repousser la complainte, le jugement attaqué s'appuie, en premier lieu, sur ce que les deux fonds Lemanceau et Robert ayant été autrefois dans la même main, Maheux trouvait dans la destination du père de famille le droit de

creuser le fossé litigieux qui paraissait avoir anciennement existé ; et en second lieu sur ce que le travail accompli dans le pré des époux Lemanceau n'avait causé aucun préjudice à l'arrosage, les eaux, en fait, n'ayant pas été détournées par suite du peu de profondeur du fossé recreusé ;

Mais attendu que ces deux motifs sont tirés du fond du droit ; que, dès lors, en les prenant exclusivement pour base de sa décision, le tribunal de Segré a cumulé le possessoire et le pétitoire, et par suite violé les articles de loi précités ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen du pourvoi, casse, etc.

(N° 345)

[12 mars 1894]

Expropriation pour utilité publique. — Association syndicale. — Jury. — Liste. — Renouvellement. — Opérations commencées. — (Sieur Vigne et autres.)

En matière de travaux entrepris par une association syndicale, comme au cas où il s'agit de tous autres travaux publics, les jurés chargés de la fixation de l'indemnité d'expropriation ne peuvent être utilement désignés qu'autant que la liste annuelle sur laquelle ils figurent n'a pas été renouvelée.

Si cette liste a été renouvelée après leur désignation, mais avant que le jury se soit réuni, la désignation doit être considérée comme non avenue, et les opérations qui sont faites par les jurés ainsi désignés sont entachés de nullité (*Voir arrêt identique du 14 février* 1894) (*).

La Cour,

. . . . . .

Joint les pourvois, vu la connexité, et statuant par un seul et même arrêt ;

Donne défaut contre les défendeurs non comparants ;

Sur le premier moyen du pourvoi :

Vu les articles 16, loi du 21 mai 1836 ; 29, loi du 3 mai 1841 ; 7, loi du 22 décembre 1888 ;

Attendu qu'aux termes de la loi du 22 décembre 1888, lorsque l'exécution de travaux entrepris par une association syndicale

(*) Voir *suprà*, p. 672.

autorisée exige l'expropriation de terrains, il est procédé au règlement de l'indemnité, conformément aux articles 16 de la loi du 21 mai 1836 et 29 de la loi du 3 mai 1841 ; que le jury chargé de ce règlement doit donc être composé de jurés choisis sur la liste dressée par le conseil général, suivant les prescriptions dudit article 29 ;

Attendu que, conformément à ces prescriptions, cette liste est soumise à un renouvellement annuel, et que ce renouvellement une fois opéré a pour effet de mettre fin aux pouvoirs des jurés portés sur la liste de l'année précédente ; que l'article 45 de cette même loi permet seulement au jury choisi sur une liste de l'année précédente de terminer les opérations commencées avant le jour où elle a été renouvelée ;

Attendu, en fait, que la liste générale pour le département des Hautes-Alpes avait été arrêtée par le conseil général, pour l'année 1893-1894, le 25 août 1893 ; que le jury spécial qui s'est réuni le 1er septembre suivant, jour où il a commencé et terminé ses opérations relatives aux indemnités des parcelles de terrain expropriées pour le déplacement de la prise du canal de la Plaine sous le roc et le prolongement dudit canal, se composait de jurés choisis par le tribunal d'Embrun, le 16 juin 1893, sur la liste dressée par le conseil général pour l'année 1892-1893 ; qu'il était dès lors, depuis le 25 août, sans qualité ni pouvoir pour procéder aux opérations qu'il a accomplies ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi, casse, etc.

(N° 346)

[14 mars 1894]

Transports de marchandises. — Avarie. — Responsabilité. — Transporteurs successifs. — Transporteur à l'arrivée. — Déclaration. — Exonération. — Limites du mandat. — (Sieur Antigeon et autres).

En cas de transporteurs successifs d'une même marchandise qui a subi des avaries en cours de route, le transporteur à l'arrivée ne peut engager par ses déclarations les transporteurs qui l'ont précédé, alors surtout que ses déclarations ont pour effet de l'exonérer lui-même de toute responsabilité.

La Cour,

. . . . . .

Donne défaut contre les défendeurs ;

Sur le premier moyen :

Vu l'article 99 du Code de commerce ;

Attendu que lorsqu'un transport a été effectué successivement par divers entrepreneurs, si le dernier d'entre eux, chargé de la remise à faire au destinataire, a qualité pour recevoir le prix total dû à raison de ce transport, il ne saurait lui appartenir, au cas d'avaries, à titre de mandataire de celui qui a lié le contrat avec l'expéditeur, d'engager directement par ses déclarations la responsabilité de ce premier transporteur, alors surtout que ces déclarations doivent avoir pour résultat de le décharger des conséquences de la responsabilité qu'il peut avoir encourue lui-même ;

Que, cependant, l'arrêt attaqué, pour condamner la compagnie Fraissinet à acquitter seule en définitive, à la décharge des compagnies de chemins de fer, le montant total des indemnités qu'il accordait au destinataire, pour avaries subies par les objets transportés, s'est fondé sur ce que la compagnie du Midi avait accepté, au nom des précédents commissionnaires dont elle aurait été le mandataire légal, la responsabilité de ces avaries ; en quoi, cet arrêt a fait une fausse application de l'article 99 du Code de commerce ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit nécessaire de statuer sur les autres moyens du pourvoi, casse, etc.

(N° 347)

[19 mars 1894]

Commerce maritime. — Transport de voyageurs avec bagages. — Applicabilité de l'article 435 *du Code de commerce.* — (Sieur Montgomery-Moore.)

Le transport de voyageurs de Trouville au Havre constitue une opération de commerce maritime et donne lieu, par suite, en cas de perte de bagages, à l'application de l'article 435 *du Code de commerce.*

La Cour,

. . . . . .

Attendu qu'aux termes du décret du 24 février 1869, inséré au bulletin des lois sous le n° 16,710, les limites entre la mer et la Seine, à l'embouchure du fleuve, sont fixées par une ligne qui part du cap de la Hode, sur la rive droite, pour aboutir, sur la rive gauche, un peu en aval de Berville;

Que le transport de voyageurs avec bagages de Trouville au Havre, en aval de cette ligne constitue une opération de commerce maritime;

Qu'en décidant le contraire, et en rejetant, par suite, la fin de non-recevoir opposée par la compagnie demanderesse à Moore pour inobservation des prescriptions de l'article susvisé, le jugement attaqué a, dès lors, violé ledit article;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens des pourvois, casse, etc.

(N° 348)

[19 mars 1894]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avarie. — Responsabilité. — Faute. — Preuve à faire. — (Sieur Perrin-Picard.)

La clause de non-garantie, stipulée dans les tarifs spéciaux d'une compagnie de chemin de fer, a pour effet de ne rendre la compagnie responsable de l'avarie prétendue qu'autant que le destinataire prouve qu'elle est due à une faute du transporteur ou de ses agents; et cette responsabilité ne peut être engagée par cela seul que les juges du fait se sont bornés à affirmer l'existence d'une faute sans en préciser les éléments constitutifs.

La Cour,

. . . . . .

Donne défaut contre le défendeur, et statuant sur le moyen unique du pourvoi:

Attendu que, d'après les clauses du tarif G. V. n° 9, sous l'empire desquelles a eu lieu le transport d'un wagon contenant douze vaches laitières, expédiées par Léon Picard de Montbéliard à Saint-Césaire-les-Nismes, les animaux ont été chargés dans le wagon par l'expéditeur à ses risques et périls en nombre

par lui jugé convenable et que la compagnie n'était pas responsable des accidents qui pouvaient arriver à ces animaux en cours de transport ou dans les gares;

Attendu que cette dernière clause doit être interprétée en ce sens que la compagnie ne pouvait être déclarée responsable que s'il était prouvé qu'il y avait eu de sa part ou de la part de ses agents une faute ayant été la cause déterminante de l'accident;

Attendu, il est vrai, que le mauvais état du wagon dans lequel le transport s'est effectué jusqu'à la gare de Lyon-Perrache a rendu nécessaire le transbordement des animaux dans un autre wagon, mais qu'il n'est pas établi que ce transbordement ait été la cause de l'accident;

Attendu que le destinataire a sans doute allégué que le nouveau wagon n'était pas garni de litière, mais que la compagnie a contredit cette allégation avec offre de prouver par témoins que les animaux étaient arrivés à Lyon en bon état et que le nouveau wagon avait été garni de litière;

Attendu que, sans s'arrêter à cette offre de preuve, le tribunal s'est borné à déclarer qu'il était de toute évidence que la faute incombait à la compagnie et qu'il a condamné celle-ci comme responsable de l'accident à des dommages-intérêts envers le destinataire;

Attendu que, cette condamnation n'étant appuyée d'aucune constatation d'un fait qui constitue à la charge de la compagnie une faute qui ait été la cause immédiate et directe de l'accident, le jugement attaqué a violé les textes ci-dessus visés;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 349)

[10 avril 1894]

Chemins de fer. — Expéditions de valeurs et finances. — Déclarations. — Manquants. — Preuve. — Responsabilité. — Vérification au départ. — (Sieur Bouissou.)

Une Compagnie de chemins de fer qui, en vertu de ses règlements et tarifs, ne peut recevoir les expéditions de finances et valeurs que si elles sont faites sous sceaux ou cachets dans les conditions déterminées, ne s'oblige, en acceptant une telle expédition sans vérification intérieure préalable, qu'à faire par-

venir le colis au destinataire, telle qu'elle l'a reçu, identique et intact, sans avoir à garantir le contenu déclaré. (*Article* 103, *Code de commerce.*)

Par suite, doit être cassée la décision qui, en cas de déficit allégué, rend responsable de plein droit la Compagnie transporteur par cet unique motif que ladite Compagnie a assumé la responsabilité de dépôt en ne contrôlant pas la déclaration de l'expéditeur.

En effet, la vérification des valeurs déclarées au départ est facultative et non obligatoire, et le voiturier qui, en tel cas, a reçu le group ficelé et cacheté, est déchargé du contenu en remettant intact le contenant.

La Cour,

. . . . . .

Statuant sur l'unique moyen du pourvoi :

Vu l'article 103 du Code de commerce;

Attendu que, d'après ses règlements et tarifs, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est Algérien ne se charge des expéditions de finances et valeurs que lorsqu'elles sont faites sous sacs, sacoches, paquets, caisses ou boîtes scellés et cachetés dans les conditions prescrites par lesdits règlements et tarifs, et qu'elles sont accompagnées de déclarations de l'expéditeur indiquant la nature et l'importance des objets contenus dans le group; que, relativement aux expéditions remises dans ces conditions, la Compagnie est responsable, en cas de perte, jusqu'à concurrence de la valeur déclarée; et que, lorsqu'elle a des motifs de présumer la fraude dans les déclarations faites sur la nature de la marchandise, elle peut, soit au départ, soit à l'arrivée, exiger l'ouverture des colis;

Attendu, en fait, que le sieur Bouissou, ayant expédié le 1er août 1890, de la gare de Constantine à destination du sieur Villard, en gare d'Aïn Beïda, un group, déclaré valeur 3.000 fr., en numéraire et billets de banque, ce group a été remis, le 3 dudit mois, au sieur Villard, qui en a pris livraison et en a donné décharge sans réserve, mais a demandé aussitôt la vérification du contenu: que cette vérification, faite immédiatement avec le concours du chef de gare, a révélé un manquant de 1.000 francs en billets de banque;

Attendu que le jugement attaqué a décidé que la Compagnie était responsable de ce manquant et l'a condamnée à en faire compte à Bouissou, par cet unique motif que, n'ayant pas fait

vérifier, ainsi qu'elle en avait le droit, si le contenu du group était conforme à la déclaration faite par l'expéditeur, elle avait ainsi accepté la responsabilité du dépôt et ne saurait, dès lors, prétendre que la preuve de l'importance réelle des valeurs expédiées était à la charge du sieur Bouissou;

Mais attendu que la vérification du group au départ était facultative et non obligatoire pour la Compagnie; qu'en acceptant l'expédition, même sans vérification préalable et sans réserves, elle ne s'obligeait qu'à la faire parvenir au destinataire en état intact et telle qu'elle l'avait reçue, avec poids identique, enveloppes, cachets, cire et plombs sans fracture, et non à garantir, en tous cas, la réalité du contenu déclaré; que, dès lors, en décidant que la Compagnie était responsable, de plein droit, du déficit de contenu, dans l'état des faits constatés, le jugement attaqué a faussement appliqué les dispositions des tarifs et règlements de ladite Compagnie et violé l'article de loi susvisé.

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 350)

[18 avril 1894]

Expropriation pour utilité publique. — Cassation. — Renvoi devant un autre tribunal. — Magistrat directeur. — Jury. — Compétence. — Commission rogatoire. — Chose jugée. — (Sieur Louchet.)

Après cassation d'un jugement d'expropriation, le tribunal de renvoi est seul compétent pour désigner le magistrat directeur, lequel doit être nécessairement pris parmi ses membres; et c'est par le jury de l'arrondissement de ce tribunal que doit être réglée l'indemnité.

Le tribunal et le jury de la situation des lieux, irrévocablement écartés par l'arrêt de cassation, n'en peuvent être saisis par commission rogatoire du tribunal de renvoi; et, d'autre part, cette commission rogatoire, n'étant pas une décision judiciaire, ne saurait jamais acquérir l'autorité de la chose jugée.

La Cour,

. . . . . .

Sur la fin de non-recevoir opposée au premier moyen et tirée de la chose jugée,

Attendu que la disposition du jugement d'expropriation, par laquelle commission rogatoire a été donnée au tribunal de Versailles par le tribunal de Chartres, n'était pas susceptible, à raison de sa nature, d'acquérir l'autorité de la chose jugée entre les parties;

Rejette cette fin de non-recevoir;

Au fond, sur le premier moyen du pourvoi,

Vu les articles 14, 29, 30 et 34 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que, d'après l'article 14 susvisé, le tribunal qui prononce l'expropriation pour cause d'utilité publique doit, en même temps, commettre un de ses membres pour remplir les fonctions de magistrat directeur du jury chargé de fixer l'indemnité; d'où il suit que ce tribunal est seul compétent pour désigner ce magistrat et que celui-ci ne peut être pris que parmi les membres qui le composent;

Attendu, en outre, que la juridiction du tribunal ne peut s'étendre et que les pouvoirs par lui conférés au magistrat directeur qu'il désigne ne peuvent s'exercer en dehors des limites de l'arrondissement où siège ce tribunal : d'où il faut conclure que c'est exclusivement au jury spécial de ce même arrondissement qu'il appartient de fixer les indemnités réclamées à la suite des expropriations prononcées;

Attendu, enfin, qu'il ne peut appartenir à un tribunal, en déléguant ses pouvoirs à un autre, de donner à celui-ci la compétence que la loi lui refuse; qu'il en est ainsi, notamment, de la délégation faite, pour la désignation du magistrat directeur et le choix du jury, au tribunal, de la situation des biens, par le tribunal auquel, après cassation, a été renvoyée une demande en expropriation pour cause d'utilité publique;

Attendu que ces règles, d'après lesquelles la compétence appartient à un jury déterminé pour la fixation d'une indemnité d'expropriation, tiennent à l'ordre même des juridictions, et que leur infraction ne peut être couverte ni par le silence des parties, ni même par leur consentement;

Attendu, en fait, que l'arrêt de cassation du 21 décembre 1892 a annulé le jugement du tribunal civil de Versailles prononçant l'expropriation des 52 centiares de terrain sis à Herblay appartenant à Louchet et a renvoyé la cause devant le tribunal civil de Chartres; que, en vertu de ce renvoi, ce tribunal a prononcé l'expropriation dudit terrain, mais qu'en même temps il a donné

commission rogatoire au tribunal de Versailles pour la désignation du magistrat directeur du jury, et que ce dernier tribunal, quoique complètement dessaisi par l'arrêt de cassation, a nommé l'un de ses membres comme directeur du jury et choisi sur la liste dressée pour cet arrondissement les personnes appelées à concourir à la formation du jury spécial chargé de fixer l'indemnité due à Louchet;

Attendu qu'en procédant ainsi la décision du jury de l'arrondissement de Versailles et l'ordonnance du magistrat directeur qui a suivi ont été rendues en dehors de leur compétence et ont formellement violé les dispositions de loi précitées;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi, casse, etc.

(N° 351)

[24 avril 1894]

Chemins de fer. — Intérêt local. — Passages à niveau. — Barrières. — Dispense. — Arrêté préfectoral. — Énumération limitative. — (Sieur Tabary-Lefèvre.)

L'article 20 de la loi du 11 juin 1880, en autorisant les préfets à dispenser les compagnies de chemins de fer d'intérêt local de poser des barrières aux croisements des chemins peu fréquentés, ne prescrit aucune forme spéciale pour cette dispense.

Doit être, dès lors, considéré comme caractéristique de la dispense, l'arrêté qui ne fait pas figurer tel passage à niveau dans l'énumération de ceux dont il ordonne limitativement la clôture.

La Cour,

. . . . . .

Vu l'article 20 de la loi du 11 juin 1880;

Attendu, en droit, que la loi du 11 juin 1880, dérogeant à celle du 15 juillet 1845, a conféré aux préfets, lorsqu'il s'agit des chemins de fer d'intérêt local, la faculté de dispenser, sans d'ailleurs prescrire aucune forme particulière, les compagnies de l'obligation de clore, par des barrières, les passages à niveau au croisement des chemins peu fréquentés;

Attendu, en fait, que par un arrêté du 8 janvier 1890 le préfet de la Somme a invité la société concessionnaire des lignes d'intérêt local du département à fermer immédiatement par des barrières les passages à niveau désignés dans un état annexé audit arrêté, en se réservant la désignation ultérieure de tous autres passages dont la clôture sera reconnue nécessaire; qu'il a donc implicitement, mais clairement dispensé la société d'établir des barrières aux passages à niveau non désignés dans l'état, tant que la fermeture n'en serait pas ordonnée par un arrêté ultérieur;

Attendu que le passage à niveau où s'est produit l'accident dont Tabary a demandé la réparation ne figure pas dans l'état annexé à l'arrêté du 8 janvier 1890; que, dès lors, la société concessionnaire était dispensée de clore ledit passage et qu'il n'est pas allégué que le préfet, par un arrêté postérieur, ait révoqué la dispense qu'il lui avait accordée;

D'où il suit qu'en condamnant la société générale des chemins de fer d'intérêt local à des dommages-intérêts, sous le seul prétexte qu'elle était en faute pour n'avoir pas établi des barrières au passage litigieux, le jugement attaqué a violé le texte ci-dessus visé ;

Par ces motifs, casse, etc.;

(N° 352)

[24 avril 1894]

Expropriation pour utilité publique. — Indemnité. — Évaluation en espèces. — Supplément de prix en travaux. — Consentement exprès. — (Dame veuve Bausil.)

L'indemnité pour expropriation doit consister en une somme d'argent. Le jury ne peut, si toutes les parties n'y ont expressément consenti, faire entrer en ligne de compte des travaux offerts par la partie expropriante.

La Cour,

. . . . . .

Sur le deuxième moyen :

Vu l'article 38 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que l'indemnité d'expropriation doit, en principe,

consister en une somme d'argent; que le jury ne peut donc, à moins du consentement exprès de toutes les parties, comprendre dans les éléments de l'indemnité l'obligation imposée à la partie expropriante de faire certains travaux ayant pour objet la réparation, en tout ou en partie, du préjudice causé par l'expropriation;

Attendu que, dans la cause, le procès-verbal des opérations constate qu'à l'audience du 22 février 1893 la veuve Bausil a demandé, outre les indemnités en argent par elle réclamées, qu'il lui fût donné acte de la déclaration de l'administration que, pour la desserte de sa vigne de Cabanac, l'administration établirait, sur la ligne extrême de cette vigne, à partir de la route, un chemin de 2 mètres qui passerait sous la voie ferrée;

Attendu que le procès-verbal énonce que l'administration a répondu en protestant contre ces conclusions et en déposant elle-même des conclusions par lesquelles elle a déclaré ne consentir qu'à l'exécution de certains autres travaux sur le domaine du Mas; qu'en dehors de ces énonciations, le procès-verbal n'en contient aucune d'où il résulte que la partie expropriante ait acquiescé à la réclamation relative à un travail à faire pour la desserte de la vigne de Cabanac;

Attendu, néanmoins, que le jury, après avoir fixé les indemnités en argent allouées à la veuve Bausil pour l'expropriation des parcelles de cette vigne n°s 43 et 1 du plan parcellaire, a décidé, en outre, qu'il y avait lieu de donner acte à l'expropriée que l'administration établirait, pour la desserte de ces deux parcelles, en un point déterminé, un chemin de 2 mètres qui passerait sous la voie ferrée;

Attendu qu'en imposant ainsi à la partie expropriante, malgré ses protestations, et en sus du payement des sommes allouées, l'obligation de faire certains travaux réclamés par l'expropriée pour sa vigne de Cabanac, la décision attaquée a violé la disposition de loi susvisée;

Par ces motifs, casse... mais seulement en ce qu'elle porte sur les première, deuxième et dix-huitième questions relatives à la vigne de Cabanac.

(Chambre criminelle)

(N° 353)

[3 novembre 1893]

Octroi. — Chemins de fer. — Objets amenés dans le périmètre de l'octroi. — Défaut de déclaration. — (Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans).

Si, en cours de transport, la déclaration des objets assujettis et l'acquittement des droits ne peuvent être exigés des compagnies de chemins de fer, soit dans la traversée, soit à l'entrée du périmètre de l'octroi, cette exemption des formalités légales résulte uniquement des conditions de rapidité et de régularité que des arrêtés administratifs légalement rendus imposent à ces compagnies. Mais l'impossibilité de se soumettre aux règles communes relatives à la déclaration et à l'admission à l'entrepôt ne peut plus être invoquée utilement quand les objets assujettis sont amenés à destination dans le rayon d'octroi, c'est-à-dire quand l'impossibilité de remplir les formalités a cessé d'exister.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen unique de cassation pris de la violation des articles 28 de l'ordonnance du 9 décembre 1814, 5 du règlement d'octroi de Villefranche et 7 de la loi du 20 avril 1810 ;

Attendu que si, en cours de transport, la déclaration des objets assujettis et l'acquittement des droits ne peuvent être exigés des compagnies de chemins de fer, soit dans la traversée, soit à l'entrée du périmètre de l'octroi, cette exemption des formalités légales résultent uniquement des conditions de rapidité et de régularité que des arrêtés administratifs légalement rendus imposent à ces compagnies ; mais que l'impossibilité de se soumettre aux règles communes relatives à la déclaration et à l'admission à l'entrepôt ne peut plus être utilement invoquée quand les objets assujettis sont amenés à destination dans le rayon de l'octroi, c'est-à-dire quand l'impossibilité de remplir les forma-

lités a cessé d'exister ; que les gares ne sont pas des lieux neutres à moins de dispositions contraires dans les règlements ou les conventions légalement intervenues ;

Attendu que l'arrêt constate, d'après les énonciations d'un procès-verbal régulier et non argué de faux, que neuf fûts de bière, expédiés comme *bagages* au lieu d'être extraits comme les autres bagages et déposés dans la salle des bagages ou à la consigne, où s'exerce la surveillance permanente du préposé d'octroi qui reçoit la déclaration d'arrivage, ont été dissimulés dans un fourgon ; qu'ainsi les employés de la compagnie d'Orléans, bien loin de déclarer les fûts de bière à l'arrivée du train, ont essayé de soustraire cette marchandise à toute perception, alors que le train était arrivé à destination, que la marchandise avait été laissée dans le wagon remisé sur une voie spéciale et que tous les autres bagages des voyageurs en avaient été extraits ;

Attendu que la condamnation à l'amende et à la confiscation pour contravention à l'article 28 de l'ordonnance du 9 décembre 1874 est ainsi justifiée par ces circonstances de fait, rejette, etc.

(N° 354)

[16 novembre 1893]

Voirie. — Autorisation intéressant la voirie urbaine. — Durée. — (Sieur Stéphane Crochet).

Les autorisations préfectorales intéressant la voirie urbaine, sont régies, quant à leur durée et quant à leurs effets par l'arrêt du conseil du roi du 6 octobre 1733 et par les lettres patentes du 22 du même mois, enregistrés au parlement de Paris le 24 mai 1735 et toujours en vigueur aux termes de l'article 29, titre 1er de la loi des 19-22 juillet 1791. De ces dispositions il résulte que ceux qui ont obtenu des permissions de voirie urbaine sont tenus de s'en servir dans l'année du jour de leur date, après quoi elles demeureront nulles et de nul effet.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen unique du pourvoi pris de la violation de l'arrêté du maire de Châteauroux, du 4 mars 1893 et de l'article 471, paragraphe 15, du Code pénal, en ce que le jugement attaqué a

prononcé à tort le relaxe de l'inculpé au mépris des constatations d'un procès-verbal régulier, et en admettant un cas d'excuse non autorisé par la loi ;

Vu l'arrêté susvisé du maire de Châteauroux statuant en matière de voirie urbaine sur une pétition à fin d'alignement à lui adressée par le sieur Crochet, lequel arrêté est ainsi conçu :

« Le pétitionnaire est autorisé à exécuter les travaux compris dans sa demande, à charge par lui de se conformer aux dispositions de l'arrêté réglementaire sur les permissions de voirie urbaine du 15 mars 1882 *et aux conditions spéciales suivantes:*..... 8° de se conformer aux lois, décrets et règlements relatifs aux constructions à élever aux abords des cimetières, notamment à l'article 1er du décret du 7 mars 1808, qui dit que nul ne pourra élever aucune habitation, ni creuser aucun puits, sans autorisation, à moins de 100 mètres des cimetières ».

Attendu qu'il résultait d'un procès-verbal régulier dressé, le 28 juin 1893, par le piqueur municipal de la ville de Châteauroux que Crochet ne s'était pas conformé à cette dernière prescription dudit arrêté et que la maison d'habitation qu'il avait fait élever se trouvait à moins de 100 mètres du cimetière ; que ce fait ainsi constaté constituait une contravention passible de la pénalité édictée par l'article 471, paragraphe 15, du Code pénal, à raison de l'inexécution par l'inculpé de l'une des conditions auxquelles le maire de Châteauroux avait subordonné la délivrance de son arrêté d'alignement ;

Attendu néanmoins que le juge de police a renvoyé l'inculpé des fins de la prévention en se fondant sur ce que, à la date du 2 septembre 1874, un arrêté du préfet de l'Indre avait autorisé la dame veuve Mars, alors propriétaire du terrain appartenant actuellement à Crochet, à édifier des constructions sur ce terrain à une distance de 40 mètres du cimetière ;

Attendu qu'en statuant ainsi le jugement attaqué a attribué à l'autorisation préfectorale dont s'agit une portée légale qu'elle ne comportait pas ; qu'en effet, cette autorisation, *intéressant la voirie urbaine*, se trouvait régie quant à sa durée et quant à ses effets par l'arrêt du conseil du roi du 6 octobre 1733, et par les lettres patentes du 22 du même mois, enregistrés au parlement de Paris le 24 mai 1735, toujours en vigueur aux termes de l'article 27, titre 1er de la loi des 19-22 juillet 1791, et desquels il résulte que ceux qui ont obtenu des permissions de voirie urbaine « sont tenus de s'en servir dans l'année du jour de leur date, après quoi elles demeureront nulles et de nul effet ».

Attendu que non seulement il n'avait pas été fait usage de cette autorisation dans l'année de son obtention, mais qu'il résulte encore de l'ensemble des constatations de la décision attaquée que c'est en 1893 seulement et postérieurement à l'arrêté municipal du 4 mars de ladite année qu'ont été édifiées les constructions qui ont donné lieu à la poursuite ; que, dans ces conditions, l'autorisation préfectorale du 2 septembre 1874 ne pouvait, dans aucune hypothèse, constituer en elle-même un droit irrévocablement acquis pour le propriétaire du terrain, et qu'obéissance était due à l'arrêté municipal intervenu avant toute exécution des travaux et légalement pris par le maire dans la limite de ses pouvoirs et de ses attributions ; qu'il appartenait sans doute à l'inculpé, s'il s'y croyait fondé, de se pourvoir devant l'autorité administrative compétente contre la disposition dudit arrêté qui lui faisait grief, mais que tant que la réformation n'en avait pas été obtenue par la voie légale, il était obligatoire sous la sanction des peines édictées par l'article 471 du Code pénal ;

D'où il suit qu'en prononçant le relaxe de l'inculpé le jugement attaqué a violé par refus d'application les textes de lois visés par le pourvoi ; qu'il doit donc être annulé ;

Par ces motifs, casse et annule le jugement du tribunal de simple police de Châteauroux du 5 août 1893, et, pour être statué à nouveau sur la poursuite dirigée contre Crochet, renvoie la cause et les parties devant le tribunal de simple police d'Ardentes, à ce déterminé par une délibération spéciale prise en la chambre du conseil.

(N° 355)

[17 novembre 1893]

Questions préjudicielles. — Plantation d'arbres. — Question de propriété. — (Sieur Dupont-Raudin.)

Si le propriétaire d'une parcelle de bois bordant une rivière, prévenu d'avoir contrevenu à un arrêté préfectoral, en ayant sans autorisation planté des arbres sur une alluvion faisant partie du lit de cette rivière, allègue pour sa défense que ladite alluvion est incorporée au sol riverain et lui appartient par suite en vertu de l'article 356 *du Code civil, le juge de simple*

police ne saurait trancher lui-même la question préjudicielle de propriété, alors que la prétention du propriétaire s'appuie sur des faits de possession à lui personnels et articulés avec précision, et que, si elle est fondée, elle ôte au fait poursuivi tout caractère de contravention.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen relevé d'office et pris de la violation des articles 182 du Code forestier et 59 de la loi du 15 avril 1829 :

Attendu qu'un procès-verbal régulièrement dressé et affirmé constate que Dupont-Raudin, propriétaire d'une parcelle de pré et bois, sur la rive gauche de la Seine, au lieu dit les prés de Riancey, a planté soixante-quatorze jeunes arbres sur une alluvion faisant partie du lit de la rivière;

Attendu que, poursuivi pour ce fait devant le tribunal de simple police de Troyes comme ayant contrevenu à l'arrêté préfectoral du 3 janvier 1879 qui interdit d'établir sur un cours d'eau, sans l'autorisation du préfet, aucune plantation de nature à modifier le régime des eaux, il a allégué pour sa défense que l'alluvion sur laquelle les plantations avaient été faites était incorporée au sol riverain, et, par conséquent, ne faisant plus partie de la rivière, lui appartenait en vertu de l'article 356 du Code civil;

Attendu que ce moyen de défense soulevait une question préjudicielle de propriété; que la prétention de Dupont-Raudin s'appuyait, ainsi que le constate le jugement, sur des faits de possession à lui personnels et articulés avec précision, et si elle est fondée, elle ôte au fait poursuivi, tout caractère de contravention;

Attendu que, dans ces conditions, le juge de simple police, au lieu de trancher lui-même la question préjudicielle, devait fixer au prévenu un bref délai pour en saisir l'autorité compétente et justifier de ses diligences : d'où il suit qu'en relaxant Dupont-Raudin par le motif que l'alluvion faisait partie de sa propriété, il a violé les articles 182 et 59 susvisés;

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le moyen proposé par le pourvoi; casse et annule le jugement du tribunal de simple police de Troyes, en date du 15 septembre dernier, et pour être fait droit, renvoie la casse et les parties devant le tribunal de simple police de Lusigny, à ce désigné par délibération spéciale en la chambre du conseil.

(N° 356)

[17 novembre 1893]

Voie publique. — Embarras. — Mobilier déposé sur la voie publique. — (Sieur Édouard Lieugard.)

L'article 471 n° 4 du Code pénal n'admet d'autre excuse que la nécessité, et le juge de police ne peut légalement faire résulter cette excuse que d'un fait accidentel imprévu ou de force majeure. Le juge ne saurait notamment se fonder sur l'absence d'une fourrière publique pour excuser un huissier qui, après avoir expulsé un locataire, a déposé le mobilier de celui-ci sur la voie publique qu'il a ainsi embarrassée.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen pris de la violation de l'article 471, n° 4, du Code pénal, en ce que l'excuse de la nécessité aurait été prouvée par le contrevenant;

Attendu que l'huissier Lieugard a expulsé une locataire de son appartement, a déposé le mobilier de cette femme sur la voie publique, l'y a laissé, du 20 avril au 21 avril 1893, et a refusé de l'enlever, malgré les ordres du commissaire de police, qui a dû mettre lui-même ces objets en fourrière;

Attendu que le jugement entrepris constate que ce dépôt embarrassait sans nécessité la voie publique en diminuant la liberté ou la sûreté du passage, puis repousse l'excuse de la nécessité tirée de l'inexistence à Rouen d'une fourrière publique préalablement organisée par l'administration;

Attendu que l'article 471, n° 4, du Code pénal est général et absolu, qu'il n'admet d'autre excuse que la nécessité et que le juge de simple police ne pouvait légalement faire résulter cette excuse que d'un fait accidentel imprévu ou de force majeure;

Attendu qu'on ne saurait trouver un fait de cette nature dans l'absence d'une fourrière publique et que, dès lors, ce moyen invoquant seulement une difficulté professionnelle doit être rejeté;

Sur le moyen pris aussi d'une prétendue nécessité imposée par les actes de la propriétaire des meubles imposés sur la voie publique;

Attendu que ce moyen manque en fait, le jugement attaqué constatant que la propriétaire est restée étrangère à l'enlèvement et au dépôt de son mobilier et s'est même retirée au cours de l'opération;

Sur le moyen tiré de la violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 et de l'article 471, n° 4, du Code pénal, en ce que le juge a omis d'affirmer l'absence de la nécessité et a ainsi négligé de constater un élément indispensable de la contravention;

Attendu que ce moyen manque encore en fait, l'absence de l'excuse de la nécessité ayant été plusieurs fois constatée par la décision entreprise;

Et attendu que le jugement est régulier en la forme et la peine justifiée; rejette, etc.

(N° 357)

[17 novembre 1893]

Voie publique. — Embarras. — Excuse de nécessité. —
(Sieur Édouard Plateau.)

Ne commet aucune violation de l'article 471, n° 4, du Code pénal le juge de police qui déclare que le stationnement d'une voiture sur la voie publique n'est pas punissable parce qu'il n'a pas dépassé le temps strictement nécessaire pour dételer le cheval et remiser ladite voiture.

La Cour,

. . . . . .

Attendu que le fait d'embarrasser la voie publique en y déposant ou en y laissant des matériaux ou des choses quelconques qui empêchent ou diminuent la sûreté ou la liberté du passage ne constitue la contravention prévue par l'article 471, n° 4, du Code pénal, qu'autant que le dépôt a été effectué *sans nécessité;*

Attendu qu'il appartient au juge de police de reconnaître et de constater, en se conformant aux prescriptions de l'article 154 du Code d'instruction criminelle, la nécessité du dépôt effectué;

Attendu, dans l'espèce, que le sieur Plateau était prévenu d'avoir embarrassé une des rues de la ville d'Angers, en y laissant stationner une voiture;

Attendu qu'il est déclaré par le jugement entrepris, après enquête régulière, que le stationnement de la voiture de Plateau sur la voie publique n'a pas dépassé le temps strictement nécessaire pour dételer le cheval et remiser ladite voiture;

Que l'excuse légale de nécessité résultant de la constatation de ce fait momentané et de force majeure rentrait évidemment dans l'appréciation souveraine du juge, et que, par suite, en relaxant le prévenu, la décision attaquée n'a commis aucune violation de l'article 471, n° 4, du Code pénal;

Par ces motifs et attendu la régularité du jugement en la forme, rejette, etc.

(N° 358)

[23 novembre 1893]

Voie publique. — Embarras. — Commissaire-priseur. — (Sieur Jules-Gustave Cordier.)

C'est à tort que le juge de police considère comme occasionné par un événement de force majeure l'embarras de la voie publique, reproché à un commissaire-priseur qui a fait exposer sur la voie publique des objets mobiliers à vendre dépendant d'une succession acceptée bénéficiairement, alors que le prévenu n'a fait, ni fait faire, par les intéressés, aucune diligence à l'effet d'obtenir qu'il fût procédé à la vente dans un lieu autre que la maison du défunt.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen pris de la violation de l'article 401, n° 4, du Code pénal, en ce que le juge de simple police aurait déclaré nécessaire un embarras de la voie publique qui n'était pas occasionné par un événement de force majeure;

Attendu qu'un procès-verbal du commissaire de police de Lisieux et un rapport d'agent de police constatent que, le 4 juillet dernier, le sieur Cordier, chargé, en sa qualité de commissaire-priseur, de vendre des objets mobiliers dépendant de la succession de la veuve Barré, acceptée bénéficiairement, a embarrassé la partie de la voie publique située en regard de la maison de la défunte, de tables, bancs, chaises et autres sièges, et que ledit

sieur Cordier, poursuivi pour ce fait devant le tribunal de simple police de Lisieux, a été relaxé comme ayant été dans la nécessité d'embarrasser la voie publique;

Attendu qu'en cette matière la nécessité ne peut résulter que d'un événement accidentel, imprévu et de force majeure;

Attendu que le jugement constate que la maison où se trouvaient les objets à vendre n'avait pas de cour intérieure et que l'entrée, le couloir et les pièces en étaient tellement étroits qu'elle ne se prêtait pas à une exposition desdits objets et n'aurait pas pu contenir le public qui assistait à la vente;

Attendu que, de ces faits rapprochés de la règle posée en l'article 949 du Code de procédure civile, le juge de simple police a conclu que le sieur Cordier s'était trouvé dans la nécessité de procéder à la vente sur la voie publique;

Mais attendu que l'article 949 du Code de procédure civile porte : « La vente se fera dans le lieu où sont les effets, s'il n'en est autrement ordonné », qu'il n'apparaît, par aucun document de la cause, que le sieur Cordier ait fait ou fait faire par les intéressés aucune diligence à l'effet d'obtenir qu'il fût procédé à la vente dans un lieu autre que la maison de la défunte; que, dans de telles conditions, l'embarras de la voie publique ne peut pas être considéré comme occasionné par un fait imprévu et de force majeure; d'où il suit qu'en relaxant le sieur Cordier, le juge de simple police a manifestement violé l'article 471, 4°, du Code pénal;

Par ces motifs, et sans qu'il soit nécessaire de statuer sur les autres moyens du pourvoi;

Casse et annule le jugement du tribunal de simple police de Lisieux, en date du 10 août 1893, et, pour être à nouveau statué conformément à la loi, renvoie la cause et les parties devant le tribunal de simple police de Livarot, à ce désigné par délibération spéciale en la chambre du conseil.

(N° 359)

[23 novembre 1893]

Octroi. — Chemins de fer de l'Ouest. — Colis. — Déclaration. — (Sieur Rouault.)

On ne peut soutenir que les agents de la compagnie du chemin de fer n'ont fait aucune déclaration aux employés de l'octroi

avant le déchargement des colis et leur transport dans la salle des messageries, lorsque, à l'arrivée du train, les colis ont été transportés sans délai dans la salle des messageries, contiguë au quai de débarquement, sous la surveillance des agents de l'octroi qui ont aussitôt reçu du destinataire, avant qu'il ait pris livraison, la déclaration réglementaire, en même temps que la remise des pièces accompagnant les colis et indiquant, avec leur nature et leur poids, l'adresse de l'expéditeur.

La Cour,

. . . . . .

Sur le premier moyen pris de la violation des articles 28 et 34 de l'ordonnance du 9 décembre 1814, en ce que les agents de la compagnie du chemin de fer de l'ouest n'auraient fait aucune déclaration aux employés de l'octroi avant le déchargement des colis et leur transport dans la salle des messageries;

Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt et de celles du procès-verbal qu'à l'arrivée du train à Rennes, deux colis de poisson ont été transportés sans délai dans la salle des messageries, contiguë au quai de débarquement, sous la surveillance des agents de l'octroi; qu'à peine les colis furent-ils déposés dans cette salle où les employés de l'octroi étaient de service, que ceux-ci, en présence des employés de la compagnie, reçurent de Gerbert, garçon du destinataire, avant qu'il en eût pris livraison, la déclaration réglementaire, en même temps que la remise des pièces accompagnent les deux colis de poisson et indiquant, avec leur nature et leur poids, l'adresse de l'expéditeur;

Que, par cette manutention intérieure ainsi effectuée en présence des employés de l'octroi et sous leur surveillance, et avant la sortie du bureau d'octroi qui se trouve dans la gare même de Rennes, Rouault et la compagnie du chemin de fer de l'Ouest ne peuvent être considérés comme ayant introduit ou déchargé les colis sans déclaration préalable dans le périmètre de l'octroi de Rennes;

Qu'en le décidant ainsi, l'arrêt entrepris n'a pu en rien violer les articles ci-dessus visés;

Sur le second moyen pris de la violation des mêmes articles et de la fausse application de l'article 13 de la loi du 21 juin 1873, en ce que l'agent de la compagnie et la compagnie auraient été exonérés de la poursuite alors que la déclaration aurait été fausse;

Attendu que Rouault et la compagnie du chemin de fer de

l'ouest avaient été exonérés du chef de la fausse déclaration par le jugement du tribunal de première instance;

Qu'aucun appel n'ayant été interjeté de ce chef contre ledit jugement, la ville de Rennes est non recevable à reproduire devant la Cour de cassation un moyen écarté par la chose jugée;

Qu'il n'échet, dès lors, d'en examiner à nouveau le mérite; rejette, etc.

(N° 360)

[1er décembre 1893]

I. Jugements et arrêts. — Signature de la minute du jugement. — II. Voirie. — Chemin rural. — Publicité. — Défaut de classement. — (Sieur Jean Dupy.)

I. Les dispositions de l'article 164 du Code d'instruction criminelle ne sont pas prescrites à peine de nullité.

II. En l'absence d'un acte administratif ayant classé un chemin parmi les chemins ruraux d'une commune, il appartient au juge de police de déclarer la non publicité de ce chemin, bien qu'un procès-verbal de gendarmerie l'ait désigné comme étant « un chemin de servitude publique ».

Ce magistrat ne saurait toutefois motiver sa décision sur ce point, uniquement sur le défaut de classement, un chemin pouvant avoir le caractère de chemin public sans avoir été administrativement classé comme tel.

La Cour,

. . . . . .

Sur le premier moyen pris de la violation de l'article 164 du Code d'instruction criminelle, en ce que la minute du jugement n'aurait pas été signée dans les vingt-quatre heures par le juge qui a tenu l'audience, ainsi que le prescrit ledit article;

Attendu que les dispositions de l'article 164 du Code d'instruction criminelle ne sont pas prescrites à peine de nullité;

Sur le deuxième moyen, pris de la violation de l'article 154 du Code d'instruction criminelle, en ce que le jugement attaqué, en déclarant la non publicité du chemin dégradé par l'inculpé et en prononçant, par suite, son relaxe, aurait statué au mépris des constatations d'un procès-verbal régulier qui faisait foi jusqu'à preuve contraire;

Attendu que si le procès-verbal dressé, le 23 mai 1893, par deux gendarmes de la brigade d'Arthez, désigne, comme étant « un chemin de servitude publique » le chemin sur lequel l'inculpé avait indûment pratiqué une rigole, il ne renferme en cette partie que l'expression de la pensée de ses rédacteurs et non la constatation d'un fait matériel dont ceux-ci auraient personnellement reconnu l'existence; que, conséquemment, le procès-verbal ne faisait pas foi de la publicité dudit chemin et que le juge de police pouvait, en l'absence d'un acte administratif ayant classé ce chemin parmi les chemins ruraux de la commune d'Arthez, substituer son appréciation d'après le résultat du débat à celle indiquée au procès-verbal, sans violer les dispositions de l'article 154 précité;

Mais sur le moyen relevé d'office et tiré de la violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, pour insuffisance de motifs :

Attendu qu'il appartient au juge de police de reconnaître et de déclarer la publicité ou la non publicité d'un chemin lorsque cette publicité ne résulte d'aucun acte administratif et qu'elle est une circonstance constitutive de la contravention poursuivie, le devoir étroit du juge est de donner les motifs explicites de sa décision sur ce point spécial;

Attendu que le jugement attaqué, pour refuser au chemin dégradé le caractère de chemin public, s'est fondé uniquement sur l'absence d'un classement administratif rangeant ce chemin au nombre des chemins vicinaux ou des chemins ruraux de la commune d'Arthez;

Attendu qu'un chemin peut avoir le caractère de chemin public sans avoir été administrativement classé comme tel; que le défaut de classement n'est donc pas un motif suffisant, s'il est isolé, pour nier la publicité d'un chemin, alors surtout que, comme dans l'espèce, il est articulé que ce chemin est à l'usage des habitants de la commune qui l'entretient et le fait réparer : d'où il suit qu'en l'état, le jugement entrepris manque de base légale;

Par ces motifs,

Casse et annule le jugement du tribunal de simple police d'Arthez, du 8 juillet 1893; et, pour être statué à nouveau sur la poursuite dirigée par le ministère public contre le sieur Dupy, renvoie la cause et les parties devant le tribunal de simple police d'Arthez, à ce déterminé par une délibération spéciale prise en la chambre du conseil.

PERSONNEL

(N° 361)

(Novembre 1894)

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

Arrêté du 12 novembre 1894. — Sont nommés Sous-Ingénieurs, pour prendre rang à dater du 1er novembre 1894, les Conducteurs principaux faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire dont les noms suivent :

MM. **Beltçaguy** (Martin), Philippeville, service ordinaire et maritime.
Cointe (Théodore), Péronne, service ordinaire.
Dubosque (Jules), Nevers, service ordinaire.
Holtz (Jean), Castres, service ordinaire.
Meker (François), Paris, service municipal.

2° CONGÉS.

Arrêté du 27 octobre 1894. — Une prolongation de congé d'un an, sans traitement, pour affaires personnelles, est accordée à M. **Weiss** (Georges), Ingénieur ordinaire de 3e classe.

Arrêté du 12 novembre. — M. **Boulangier**, Ingénieur en Chef

de 2e classe, est placé, sur sa demande, dans la situation de congé, en vue de poursuivre la mission dont il a été précédemment chargé en Russie et en Sibérie.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 12 novembre 1894. — M. **Glasser** (Georges), Ingénieur en Chef de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Sous-Directeur, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Suquet**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef attaché à la Direction, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Blagé**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu sur sa demande dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Directeur de la Compagnie.

Arrêté du 17 novembre. — M. **Quinquet**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence du Mans, au service ordinaire du département de la Sarthe et au service de la navigation de la Sarthe et du Loir, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Grenoble.

Arrêté du 20 novembre. — M. **Choron**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur en Chef de la voie et des lignes nouvelles, à la résidence de Bordeaux.

Idem. — M. **Hausser** (Édouard), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de

congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur en Chef-Adjoint à l'Ingénieur en Chef de la voie et des lignes nouvelles, à la résidence de Bordeaux.

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Bertin (Auguste), Inspecteur Général de 2e classe, en retraite.	10 août 1894

5° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 22 *octobre* 1894. — M. **Eymar** (Eugène), Conducteur de 3e classe, Élève externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est chargé, à la résidence de Briey, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, en remplacement de M. **Imbeaux**, appelé à un autre service.

M. **Eymar** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 31 *octobre.* — M. **Sampité**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé renouvelable comme Directeur général des Compagnies françaises des chemins de fer Argentins et de la province de Santa-Fé, est remis en activité et chargé d'une mission spéciale ayant pour objet l'étude des questions économiques, commerciales et financières intéressant la République Argentine.

Décret du 3 *novembre.* — M. **Moron**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est nommé Membre du Comité consultatif des chemins de fer, en remplacement de M. **Favette**.

Arrêté du 6 *novembre.* — M. **Delestrac**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de l'Ain et d'un service de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de la Loire et du service des études du canal de jonction de la Loire au Rhône, en remplacement de M. **Deloche**, nommé Inspecteur Général.

Idem. — M. **Heurtault**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Melun, au service de la 1re section — 1re division — de la navigation de la Seine, est chargé, à la résidence de Montargis, sous les ordres de M. l'Ingénieur en Chef

du service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, de l'étude des questions relatives aux écluses à grandes chutes et à leur application au canal de Briare.

Arrêté du 6 novembre. — **M. Wender**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Melun, au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, est attaché, en outre, au service de la 1re section — 1re division — de la navigation de la Seine, en remplacement de **M. Heurtault.**

Arrêté du 7 novembre. — **M. Quinette de Rochemont**, Inspecteur Général de 2e classe, est chargé d'une mission spéciale ayant pour objet l'étude des ports maritimes à l'étranger.

Arrêté du 8 novembre. — M. **Goury du Roslan**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché, à l'Office du Travail, est attaché, en outre, au service de construction des chemins de fer de Voves à Toury et de La Loupe à Brou (M. **Lordereau**, Ingénieur en Chef à Chartres), en remplacement de **MM. Arrault** et **Locherer**, qui restent exclusivement attachés au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir.

Par suite, le service de chemins de fer confié à **M.** l'Ingénieur en Chef **Lordereau** ne comprendra plus qu'un arrondissement d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 9 novembre. — **M. Fargue**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Membre de la Commission des Phares, en remplacement de **M. Stoecklin**, nommé Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Idem. — **M. Aroles**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Bayonne, au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées et au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour, — 4e section, est attaché, à la résidence de Montpellier, au service ordinaire et au service maritime du département de l'Hérault, au service du canal du Rhône à Cette et chargé, en outre, de l'arrondissement unique (Lignes de Mazamet à Bédarieux et d'Estréchoux à Castanet-le-Haut), du service de chemins de fer confié à **M.** l'Ingénieur en Chef **Parlier**, en remplacement de **M. Guibal**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 12 novembre. — **M. Martin** (Henri), Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondisse-

ment de Mâcon, est chargé, en outre, du 2e arrondissement (Ligne de Roanne à Chalon-sur-Saône — section comprise entre Saint-Gengoux et La Clayette), du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Jozon**, en remplacement de M. **Fontaneilles**, appelé à un autre service.

Arrêté du 16 *novembre.* — M. **Clerc**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé, à la résidence de Limoges, d'un service spécial de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de l'Ain et du service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Collonges à Divonne-les-Bains, en remplacement de M. **Delestrac**, appelé à un autre service.

Décision du 26 *novembre.* — Le bureau des Ponts et Chaussées de Nantua qui avait été maintenu à titre provisoire par décision du 17 janvier 1894, est définitivement supprimé.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

27 *octobre* 1894. — M. **Roques** (Louis), Concours de 1893, n° 98, Lot-et-Garonne, service de la navigation du Lot.

24 *novembre.* — M. **Descoubès** (Jules), Commis, Concours de 1893, n° 89, Landes, service des études et travaux du chemin de fer de Dax à Saint-Sever.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

31 *octobre* 1894. — M. **Thomé** (Camille), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, est autorisé à entrer au service du département des Ardennes, pour la construction des chemins de fer d'intérêt local.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉ.

3 *novembre* 1894. — Un congé de six mois, sans traitement, pour affaires personnelles est accordé à **M. Le Gent** (Félix), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service central des Phares et Balises.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

31 *octobre* 1894. — **M. Alavaill** (Élie), Conducteur de 4e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à s'occuper, dans le département des Pyrénées-Orientales, de travaux communaux présentant un caractère d'intérêt public, à la résidence de Perpignan.

15 *novembre*. — **M. Lambert** (Alfred), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à conserver les fonctions de Receveur municipal de la ville de Fécamp.

24 *novembre*. — **M. Gervais** (Numa), Conducteur de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Chef de section, à la résidence de Béziers.

Idem. — **M. Andrieu** (Pierre), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Conducteur de travaux, à la résidence de Toulouse.

Idem. — **M. Decoux** (Michel), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Conducteur de travaux des lignes nouvelles, à la résidence de Bordeaux.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Lemaire (Charles), Conducteur de 2e classe, détaché au service des Travaux publics de la Guinée française.	19 juill. 1893

	Date du décès.
M. **Bazire** (Joseph), Conducteur de 1re classe, Morbihan, service ordinaire et service du canal de Nantes à Brest — 2e section.	16 oct. 1894
M. **Hinard** (Charles), Conducteur de 1re classe, Loiret, service ordinaire	1er nov. 1894
M. **Sourgen** (Sébastien), Conducteur de 3e classe, Landes, service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan.	2 nov. 1894
M. **Simonnet** (Edmond), Conducteur de 4e classe, Alger, service de la circonscription de l'Ouest . .	8 nov. 1894

6° DÉCISIONS DIVERSES.

27 *octobre* 1894. — M. **Zylinski** (Edouard), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Charente-Inférieure, au service de construction du raccordement du port de La Pallice avec les gares de la Rochelle, passe au service ordinaire du même département.

Il reste d'ailleurs attaché au service du chemin de fer précité.

31 *octobre*. — M. **Lequitot** (Ernest), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Vendée, passe au service ordinaire du département du Jura.

Idem. — M. **Dubourdieu** (Félix), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Casteljaloux, passe dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer de Bazas à Eauze.

5 *novembre*. — M. **Lambert** (Henri), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Nord, au service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer du Nord, passe dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle du même réseau.

7 *novembre*. — M. **Mével** (Émile), Conducteur de 3e classe, détaché au service du Gouvernement chilien et remis à la disposition de l'Administration des Travaux publics, est attaché au service de la mission spéciale ayant pour objet l'étude des ports maritimes à l'étranger.

8 *novembre*. — M. **Rousset** (Louis), Conducteur de 2e classe,

faisant fonctions de Contrôleur-comptable, attaché, dans le département de la Haute-Vienne, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans, passe dans le département de la Dordogne, même service.

9 *novembre.* — Est rappqrté l'Arrêté du 22 octobre 1894, par lequel **M. Roques** (Étienne), Conducteur de 3e classe, a été mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole du département de la Haute-Garonne.

M. **Roques** reste attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

15 *novembre.* — **M. Henry** (Charles), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement et nommé Inspecteur titulaire du Travail dans l'Industrie, cesse de faire partie du Personnel des Conducteurs des Ponts et Chaussées.

Idem. — **M. André** (Albert), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Sarthe, au service des études et travaux du chemin de fer de Thorigné à Courtalain, passe dans le département du Morbihan, au service ordinaire et au service du canal de Nantes à Brest — 2e section.

20 *novembre.* — **M. Collin** (Albert), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 3e section de la navigation de la Seine, passe dans le département de la Loire, au service du canal de Nantes à Brest — 1re section.

23 *novembre.* — L'arrêté du 12 octobre 1894, par lequel **M. Mataly** (Charles), Conducteur de 3e classe, a été attaché au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, est modifié en ce sens qu'il est attaché au service de la navigation du Tarn, dans le même département.

Idem. — **M. Bresque** (Édouard), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de Tarn-et-Garonne, au service de la navigation du Tarn, passe au service ordinaire du même département.

TABLES

DES LOIS, DÉCRETS, ETC

PUBLIÉS EN 1894

PREMIÈRE TABLE

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893	LOIS.		
12 août	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, dénommé *Groupe du Sud* . .	169	93
11 déc.	Loi qui modifie l'article 6 de la loi du 9 juillet 1892 portant déclaration d'utilité publique d'une distribution d'énergie électrique produite par une chute d'eau dérivée du Rhône, en amont de Lyon	174	96
26 déc.	Loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique du chemin de fer de Felletin à Ussel.	5	1
1894			
24 mars	Loi abrogeant la loi du 17 juillet 1879, en ce qui concerne la ligne d'intérêt général de Challans à Fromentine . . .	174	97
26 mai	Loi ayant pour objet l'approbation d'une convention passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	333	157
7 juin	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, sur le chemin de fer d'intérêt local de Montereau à Château-Landon, d'un embranchement partant de la gare de Montereau pour aboutir à une gare à créer sur la rive gauche de la Seine.	334	158
29 juin	Loi portant organisation des caisses de secours et de retraites des ouvriers mineurs.	459	209
20 juillet	Loi concernant l'exécution du raccordement, à la Demi-Lune, du chemin de fer d'intérêt local de Lyon-Saint-Just à Vaugneray et à Mornant avec le chemin de fer d'intérêt local de Lyon à Montbrison	413	184

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894	*Suite des Lois.*		
20 juillet	Loi ayant pour objet d'approuver une convention passée entre l'État et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et d'abroger le classement à titre d'intérêt général de la ligne d'Ambérieu à Cerdon et à la Cluse	415	185
Id.	Loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique des travaux à exécuter pour la construction, sur la rive gauche de la Gironde, à Pauillac (Gironde), d'un appontement public avec outillage, voies ferrées et annexes. . .	416	186
23 juillet	Loi relative au rachat, par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône.	419	187
9 août	Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Loire-Inférieure et de Maine-et-Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Nantes à Cholet, avec embranchement de Beaupréau à Chalonnes.	501	213
Id.	Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département des Ardennes, d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local à voie étroite.	518	214
Id.	Loi déclarant d'utilité publique, à titre d'intérêt général, le chemin de fer du Fayet à Chamonix et à la frontière suisse, et approuvant la convention passée avec la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la concession définitive de ladite ligne. . .	581	222
Id.	Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq. . . .	586	223
12 août	Loi ayant pour objet : 1° l'approbation d'une convention passée avec la compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, pour la modification des conventions conclues précédemment avec cette compagnie; 2° l'approbation des conventions conclues entre le gouvernement tunisien et la même compagnie pour l'établissement de nouveaux chemins de fer en Tunisie.	593	224
1893	DÉCRETS.		
5 juin	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 17, dans la côte de Billon (Haute-Saône)	7	2
22 juin	Décret approuvant les travaux d'aménagement de la halte de Laumoy (ligne de Châteaumeillant à la Guerche) . . .	8	3
23 juin	Décret approuvant des travaux à exécuter sur les lignes de l'Est-Algérien	8	4
26 juin	Décret déclarant d'utilité publique l'agrandissement des installations de la petite vitesse à la gare de Plombières.	9	5
29 juin	Décret autorisant les travaux de construction d'un mur de quai au port de Dahouët (Côtes-du-Nord).	9	6

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893			
5 juillet	Décret autorisant l'exécution des travaux nécessaires pour la consolidation et l'extension des ouvrages de défense de la pointe de Grave.	10	7
Id.	Décret autorisant l'exécution des travaux de consolidation du quai vertical Louis XVIII, à Bordeaux.	10	8
10 juillet	Décret classant comme annexe de la route nationale n° 208 la voie à ouvrir entre le pont de Villaron et Thorame (Hautes-Alpes).	11	9
18 juillet	Décret autorisant l'achat d'un remorquer destiné aux dragages du port du Havre	11	10
20 juillet	Décret approuvant divers travaux à exécuter sur les lignes du réseau algérien par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.	12	11
28 juillet	Décret approuvant les travaux d'agrandissement des gares du Châtelet, de Charenton et d'Augy (ligne de Châteaumeillant à la Guerche).	12	12
31 juillet	Décret déclarant d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 88, dans la côte de Mouline (Aveyron)	13	13
26 août	Décret portant prolongement de la route forestière n° 11 (Corse).	65	39
28 août	Décret approuvant des travaux complémentaires sur les lignes de l'Ouest-Algérien	113	62
7 sept.	Décret autorisant la construction d'une jetée-embarcadère au port de Houle-sous-Cancale (Ille-et-Vilaine).	113	63
15 sept.	Décret déclarant d'utilité publique les travaux d'entretien de la gare de Lisieux	114	64
Id.	Décret autorisant les travaux d'amélioration du canal du Nivernais (Yonne)	114	65
31 octobre	Décret qui approuve un traité passé entre le département du Jura et M. Alesmonières, relatif au désistement par ce dernier de la rétrocession du tramway de Lons-le-Saunier à Saint-Claude et à Orgelet	175	98
9 nov.	Décret fixant les alignements des quais de Lesseps et du Mont-Riboudet au port de Rouen (Seine-Inférieure) . . .	176	99
14 nov.	Décret autorisant des installations à établir à la station d'Hussigny (Meurthe-et-Moselle).	176	100
15 nov.	Décret déclarant d'utilité publique les diverses sections de lignes de tramways destinées à compléter le réseau actuel de la ville de Reims.	14	14
Id.	Décret portant rectification de la route départementale n° 1 du Tarn, du village des Cabanes à la côte de Gasc	177	101
16 nov.	Décret déclarant d'utilité publique la construction de quais maritimes à l'extrémité ouest du canal de Tancarville (port du Havre)	177	102
20 nov.	Décret approuvant divers travaux à exécuter par la compagnie de l'Ouest-Algérien.	178	103
22 nov.	Décret autorisant des travaux de dérochement dans la darse de Philippeville (Algérie)	340	159

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893	*Suite des Décrets.*		
22 nov.	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 57, entre Baudoncourt et Colombier (Haute-Saône)	340	160
23 nov.	Décret modifiant l'article 2 du décret du 11 juillet 1893 qui a institué une commission chargée de préparer un règlement de comptabilité applicable aux compagnies de chemins de fer qui exécutent des travaux pour le compte de l'Etat	178	104
13 déc.	Décret qui approuve la substitution à M. Claret de la société dite « Compagnie des tramways électriques de Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme) » comme rétrocessionnaire du tramway de Montferrand à Royat, avec embranchement vers la gare du chemin de fer à Clermont-Ferrand	179	105
18 déc.	Décret déclarant d'utilité publique le rescindement du cap convexe de Petitville (Seine-Inférieure)	115	66
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'agrandissement de la gare de Narbonne (Aude)	341	161
21 déc.	Décret qui approuve la substitution de la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône à MM. Henry et consorts comme concessionnaire : 1° de la construction d'un canal navigable à dériver du Rhône; 2° de la distribution, au moyen de l'électricité, dans les communes de Lyon et de Villeurbanne, de la force motrice de la chute d'eau qui sera créée par cette dérivation	66	40
22 déc.	Décret substituant la ville de Reims aux droits de l'Etat pour régler les alignements de la route nationale n° 44 dans la traversée de Reims	342	162
26 déc.	Décret approuvant les travaux à exécuter par la compagnie P.-L.-M. sur la ligne d'Alger à Oran	420	188
Id.	Décret autorisant la compagnie P.-L.-M. à augmenter l'outillage de la gare d'Alger	420	189
28 déc.	Décret qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'endiguement de la rive gauche de la Saône, en amont du canal de Pont-de-Vaux, aux territoires de Pont-de-Vaux, Saint-Bénigne et Arbigny (Ain)	180	106
1894			
16 janv.	Décret approuvant la substitution à M. Bernard de la société anonyme du chemin de fer de Voiron (Isère) à Saint-Béron (Savoie), par Saint-Laurent-du-Pont	16	15
Id.	Décret autorisant la compagnie Havraise-Péninsulaire à établir et à exploiter une grue fixe sur le quai d'Anvers, au port du Havre (Seine-Inférieure)	421	190
25 janv.	Décret modifiant le tracé de tramway de Montferrand à Royat.	66	41
Id.	Décret fixant le traitement des sous-ingénieurs des ponts et chaussées	163	91
30 janv.	Décret portant approbation d'un avenant au traité de rétrocession concernant la ligne de tramway de Saint-Eugène à Rovigo (Algérie)	67	42

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894			
30 janv.	Décret complétant l'article 5 du décret du 6 août 1881 relatif à l'établissement de voies ferrées sur le sol des voies publiques	68	43
Id.	Décret modifiant l'article 5 du décret du 6 août 1881 sur les tramways	166	93
Id.	Décret portant le déclassement comme rivière navigable de la partie de l'Orne comprise entre le pont Vaucelles et le pont du chemin de fer, à Caen	422	191
1er février	Décret modifiant les conditions dans lesquelles les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, les ingénieurs et les contrôleurs des mines peuvent être mis en service détaché	164	92
2 février	Décret qui approuve le traité passé entre la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans et la société des tramways de Loir-et-Cher, pour la construction et l'exploitation de la ligne à voie étroite de Saint-Aignan-Noyers à Blois	342	163
7 février	Décret qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter par la compagnie du Nord, pour le prolongement jusqu'au pont de Saint-Ouen, du chemin de fer des docks Saint-Ouen à la Plaine-Saint-Denis (Seine)	330	164
Id.	Décret qui prescrit la mise en adjudication de la concession de l'exploitation de la forme de radoub du bassin à flot de Bordeaux (Gironde)	422	192
8 février	Décret approuvant une convention annexe au traité du 8 août 1891, passée entre le préfet du Loiret et la société fermière de l'exploitation de la ligne de tramway de Pithiviers à Toury, relative à l'augmentation du matériel roulant	68	44
9 février	Décret approuvant les travaux à exécuter sur la ligne de Blidah à Berrouaghia	423	193
15 février	Décret substituant la commune d'Issy à l'Etat pour la revision des alignements de la route nationale n° 189, dans la traversée d'Issy	423	194
16 février	Décret autorisant la compagnie P.-L.-M. à augmenter son matériel roulant sur le réseau algérien	424	195
3 mars	Décret déclarant d'utilité publique les travaux de rectification de la route nationale n° 79 dans la montée des Vignes (Ain)	611	225
5 mars	Décret qui autorise l'établissement d'un droit de tonnage dans le port de Marseille	424	196
6 mars	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 80 dans la traverse de Chissey-en-Morvan (Saône-et-Loire)	611	226
8 mars	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une dérivation de la Seine entre Bray et La Tombe (Seine-et-Marne)	612	227
15 mars	Décret déclarant d'utilité publique les travaux d'amélioration du port de Calvi	205	116

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1891	*Suite des Décrets.*		
15 mars	Décret approuvant diverses dépenses à faire sur le réseau algérien par la compagnie P.-L.-M.	613	228
19 mars	Décret qui autorise l'établissement d'un droit de tonnage dans le port du Duclair (Seine-Inférieure)	426	197
28 mars	Décret déclarant d'utilité publique le raccordement des deux gares de la rive gauche de la Seine à Rouen	206	117
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Vendée, d'une ligne de tramway entre Challans et Fromentine	206	118
3 avril	Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour la fermeture des brèches de la digue du Lauzon, sur le Rhône (Vaucluse).	613	229
12 avril	Décret modifiant l'article 23 du cahier des charges annexé au décret du 30 janvier 1888, relatif à l'exploitation du tramway funiculaire de Thonon à Rives-sur-Thonon . . .	269	143
Id.	Décret approuvant modification au cahier des charges du tramway de Thonon à Rives-sous-Thonon (Haute-Savoie).	614	230
Id.	Décret substituant la ville de Nantes aux droits de l'Etat pour les alignements du quai de la Fosse.	614	231
24 avril	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre la porte d'Allemagne, à Paris, et la mairie du Pré-Saint-Gervais (Seine).	269	144
Id.	Décret réglementant l'exploitation par la chambre de commerce de Bordeaux du service d'outillage installé ou à installer sur les quais et dépendances du port de cette ville	351	165
25 avril	Décret qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Paris. Compagnie du P.-L.-M.	614	232
27 avril	Décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction, sur la pointe de Penmarc'h, d'un phare dit : *Phare d'Eckmühl*	353	166
Id.	Décret portant modification du cahier des charges annexé au décret du 5 février 1890 qui a autorisé la chambre de commerce de Dieppe à établir et à administrer un service de remorquage au port de cette ville.	353	167
28 avril	Décret approuvant la substitution de la « Compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing » à la « Compagnie des tramways de Roubaix et Tourcoing », comme rétrocessionnaire des tramways concédés à ces deux villes, et déclarant d'utilité publique l'établissement de lignes nouvelles pour compléter les réseaux. (Conventions et cahier des charges y annexés.)	274	145
30 avril	Décret portant modification au décret du 13 février 1891 ayant pour objet l'établissement d'un tramway de Paris à Arpajon.	288	146
10 mai	Décret approuvant la modification de la halte de la Voulte-Triage (Ardèche).	615	233

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894			
25 mai	Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 45; porte du Quesnoy à Valenciennes (Nord)	616	234
26 mai	Décret approuvant la substitution de la compagnie générale des omnibus à la compagnie générale parisienne de tramways, comme rétrocessionnaire de la partie *extra muros* du tramway de Montreuil à la place de la Nation	355	168
Id.	Décret classant comme annexe à la route nationale n° 86 partie du chemin vicinal n° 7, commune de la Voulte (Ardèche)	616	235
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un port sec à la halte de Guerbaville-la-Mailleraye (ligne de de Barentin à Caudebec) (Loire-Inférieure)	793	312
7 juin	Décret approuvant divers travaux à exécuter sur l'Ouest algérien)	793	313
13 juin	Décret qui modifie les articles 31 et 34 du cahier des charges annexé au décret du 24 décembre 1885, portant concession à la chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer d'un outillage public à établir dans le port de cette ville	617	236
14 juin	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Savoie, d'une ligne de tramway entre Moutier et Brides-les-Bains	620	237
Id.	Décret qui déclare d'utilité publique et concède à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans les nouvelles voies ferrées à établir sur les quais d'Aiguillon et de Saint-Louis, au port de Nantes	622	238
19 juin	Décret qui prolonge la durée de la concession de la compagnie du touage de la Basse-Seine et de l'Oise et modifie le tarif des droits à percevoir par ladite compagnie	624	239
30 juin	Décret modifiant l'article 2 du cahier des charges annexé au décret du 17 août 1891, en ce qui concerne le tracé, dans la traversée de Valence, du tramway de Chabeuil à Valence.	428	198
2 juillet	Décret relatif au personnel des commissaires de surveillance administrative des chemins de fer	428	199
Id.	Décret substituant la ville de Durtal (Maine-et-Loire) à l'État pour le règlement des alignements de la route départementale n° 18	794	314
9 juillet	Décret autorisant les travaux de dragage de la passe de Bardouville (Seine-Inférieure)	795	315
Id.	Décret autorisant les travaux de comblement d'une excavation. Digue du Moulin-Neuf, sur la Durance, à Puyvert (Vaucluse)	795	316
10 juillet	Décret déclarant d'utilité publique les travaux d'amélioration du canal de Roanne à Digoin	796	317
13 juillet	Décret déclarant d'utilité publique et autorisant les travaux de rescindement du rocher Terrisse, sur l'Ardèche (Ardèche)	796	318
18 juillet	Décret approuvant divers travaux à exécuter sur les lignes de l'Ouest algérien	797	319

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894	*Suite des Décrets.*		
20 juillet	Décret qui approuve la substitution à M. Caze de la Société anonyme des chemins de fer sur route d'Algérie, comme rétrocessionnaire ou concessionnaire des lignes de tramways dans le département d'Alger.	430	200
24 juillet	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, d'une ligne de tramway à traction de locomotive entre Bordeaux et Cadillac	557	215
Id.	Décret approuvant la substitution à la « Compagnie lyonnaise des tramways et chemins de fer » de la société anonyme dite « Compagnie lyonnaise de tramways » comme concessionnaire des lignes du pont Lafayette à l'asile de Bron et de la place des Cordeliers au cimetière de la Guillotière.	626	240
25 juillet	Décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 29 juin 1894.	476	211
Id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Ain, d'un réseau de tramways à traction de locomotives à vapeur.	626	241
Id.	Décret autorisant l'exécution de travaux dans le port de Pont-Audemer et pour la réfection de la digue nord de la Rille maritime.	637	242
Id.	Décret déclarant d'utilité publique divers travaux d'amélioration du port de Bastia.	637	243
Id.	Décret d'éclarant d'utilité publique les travaux d'amélioration du port de Bastia (Corse).	797	320
28 juillet	Décret approuvant la substitution à un particulier de la compagnie du chemin de fer de Bettrechies à Hon, avec embranchement sur Bavai (Nord), comme concessionnaire de cette ligne d'intérêt local	697	267
4 août	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway à traction mécanique entre Saint-Maur-les-Fossés et Vincennes (Seine). — Convention et cahier des charges y annexés.	698	268
6 août	Décret approuvant la substitution à des particuliers de la Société anonyme dite « Compagnie des tramways électriques de Dijon », comme rétrocessionnaire du réseau de tramway de ladite ville	700	269
9 août	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Marne, d'une ligne de tramway entre Epernay et Mareuil-sur-Ay.	701	270
Id.	Décret déclarant d'utilité publique les travaux de déviation de la route départementale n° 42, aux abords de la Faisanderie (Seine).	798	321
13 août	Décret approuvant la substitution à un particulier de la compagnie du chemin de fer de Maubeuge à Villers-Sire-Nicole (Nord) comme concessionnaire de cette ligne d'intérêt local	704	271
14 août	Décret portant règlement d'administration publique pour		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894			
	l'exécution des articles 1, 2, 3 et 28 de la loi du 29 juin 1894 sur les caisses de secours et de retraite des ouvriers mineurs	705	272
20 août.	Décret autorisant les travaux et aménagements des formes de radoub de la Citadelle, au port du Havre	708	273
Id.	Décret déclarant d'utilité publique et autorisant les travaux de construction d'une jetée-abri au golfe Juan (Alpes-Maritimes)	708	274
Id.	Décret autorisant les travaux de construction d'un môle d'abri au port de Guilvinec (Finistère)	709	275
Id.	Décret autorisant la construction d'une écurie à moins de 2 mètres de la ligne de Montauban à Rodez	799	323
Id.	Décret autorisant la veuve Paris à ouvrir, à Versailles, deux fenêtres sur le chemin de fer de Versailles (rive droite)	799	324
21 août	Décret modifiant le tracé des lignes de Saintes à Mortagne, entre Mortagne-Ville et Port-Mortagne, et de Touvent à Jonzac, entre la Bergerie et Guitinières	710	276
Id.	Décret qui modifie le tracé des lignes de tramways de Saintes à Mortagne et de Touvent à Jonzac, dont l'établissement, dans le département de la Charente-Inférieure et de la Charente, a été déclaré d'utilité publique par décret du 20 janvier 1893	801	327
24 août	Décret portant déclaration d'utilité publique pour l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier la mine de la Rieille à la Brûlade (Var)	711	277
4 sept.	Décret portant déclaration d'utilité publique pour l'établissement, dans le département du Rhône, d'une ligne de tramway de la rue Casimir-Perier au parc de la Tête-d'Or, à Lyon	712	278
8 sept.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Charente-Inférieure, d'une ligne de tramway à traction mécanique de Saint-Georges-de-Didonne à Pontaillac avec embranchement sur le dépôt à Royan	715	279
18 octobre	Décret autorisant les travaux de prolongement de la jetée nord du port de Fécamp	720	280
3 nov.	Décret concernant les commis de l'hydraulique agricole	802	328
	ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.		
1893			
3 mars	Communes. — Eaux. — Commune de Clichy. — Interprétation du cahier des charges. — (*Commune de Clichy contre Compagnie générale des Eaux.*)	17	16
Id.	Conseil général. — Commission départementale. — Délibération prononçant le classement d'un chemin vicinal ordinaire. — Non-recevabilité d'un recours formé devant le Conseil d'Etat pour cause d'inopportunité dudit classement. — (*Hospice de Pamiers.*)	20	17

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
3 mars	Contributions directes. — (*Compagnies du Nord et d'Orléans.*) — Réclamations : lois des 21 avril 1832, 4 août 1844, 22 juillet 1889.	20	18
Id.	Procédure. — Conseil d'État. — Non recevabilité d'un recours en matière de contravention de grande voirie, formée plus de deux mois après la notification de l'arrêté attaqué. — (*Sieur Manya.*).	24	19
Id.	Tramways. — Travaux d'entretien de la voie. — Ville de Bordeaux. — (*Compagnie des tramways et omnibus de Bordeaux.*).	25	20
Id.	Travaux publics communaux. — Construction d'un pont. — Décompte. — (*Sieur Thévenet.*).	26	21
Id.	Travaux publics communaux. — Chemin vicinal de grande communication. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 6 décembre 1870. — (*Sieur Allard.*).	29	22
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — (*Sieur Boussac contre ville de Toulouse.*)	31	23
Id.	Travaux publics. — Offre de concours. — Conditions. — (*Commune de Buxy.*).	32	24
Id.	Travaux publics. — Occupation temporaire. — Carrière. — Matériaux extraits. — Indemnité. — (*Sieurs Bernard et Calimaque contre sieur Bord.*).	33	25
10 mars	Travaux publics communaux. — Église. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Papet et Talichet contre ville de Châteauroux.*).	35	26
Id.	Travaux publics. — décompte. — Demande en redressement de compte fondée sur des erreurs matérielles à l'appui desquelles aucune justification n'est apportée, et déjà rejetée par une décision du Conseil d'État; Rejet. (*Commune de Trappes contre sieur Bouvier.*).	37	27
Id.	Travaux publics. — Offre de concours limitée au payement du capital; intérêts moratoires courus par la faute de l'Etat laissés à la charge de celui-ci. — (*Commune de l'Isle-sur-Serein.*)	38	28
17 mars	Dettes de l'Etat. — Compagnie des chemins de fer. — Transports faits pendant la guerre de 1870. — Revision des comptes — Motifs légaux de revision. — Compromis. — Transaction. — Pouvoirs des ministres. — (*Compagnies du Nord, de l'Est et autres contre Ministre de la guerre.*)	39	29
18 mars	Cours d'eau. — Association syndicale. — Taxes. — Périmètre des terrains. — Compétence. — Réclamations. — Délai. — (*Association syndicale du Grand-Vey contre sieurs Leduc.*).	47	30
24 mars	Communes. — Droits de stationnement sur les dépendances de la grande voirie fluviale et terrestre. —		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893			
	Décret. — Recours pour excès de pouvoir. — (*Commune du Pecq*)	48	31
24 mars	Communes. — Distribution d'eau. — Concession n'impliquant pas le retrait de concession antérieurement accordées et limitée d'ailleurs à la distribution des eaux provenant d'un cours d'eau déterminé; rejet de la demande d'indemnité basée sur le maintien des canalisations relatives à des eaux d'autres provenance. — (*Ville de Cauterets contre Société des Eaux de Cauterets.*)	49	32
Id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Usurpation. — Question préjudicielle. — Exception de litispendance — (*Sieur Giraudet.*)	50	33
Id.	Cours d'eau navigables. — Arrosage. — Association syndicale. — Budget. — Présidence du syndic le plus ancien à défaut par le président et le vice-président élus d'accepter leurs fonctions : régularité. — (*Sieur Coussen.*)	51	34
Id.	Travaux publics. — Lycée. — Résiliation. — Force majeure. — Indemnité. — (*Sieurs Charrier, Laudat et Guétonny contre ville d'Aurillac.*)	70	45
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Eglise. — Convention relative à certains travaux déterminés. — Travaux complémentaires imprévus dus à l'entrepreneur. — (*Sieur Moustié contre commune d'Uzeste.*)	72	46
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte — Maison d'école. — (*Commune de Château-Bernard contre sieur Rodier.*)	74	47
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Architecte et entrepreneur. — Responsabilité. — (*Sieurs Hawke et autres.*)	76	48
Id.	Travaux publics. — Lycée. — Architecte. — Honoraires — Projets non exécutés. — Simple demande approximative des dépenses d'un projet ne nécessitant pas l'établissement d'un devis complet; allocation d'une simple indemnité et non d'honoraires à 1,66 sur le montant du devis. — (*Sieur Dartigues.*)	79	49
Id.	Travaux publics. — Fabrique. — Architecte. — Honoraires. — (*Sieur Amiard contre fabrique de l'église de Chanu.*)	80	50
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Chemins de fer. — Dépôt de déblais. — Passage intercepté. — Occupation de terrains autorisée, à charge de conserver un passage pour les bestiaux le long d'une rivière; passage intercepté par suite du glissement des terres; condamnation de l'Etat au payement d'une indemnité suffisante pour réparer le dommage et rétablir le passage, mais non pour permettre l'enlèvement de tous les déblais.		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	— (*Ministre des travaux publics contre sieur d'Arcamont.*)	81	51
21 avril	Travaux publics. — Dommages. — Distribution d'eau. — Occupation temporaire. — Fouilles. — Puits d'aération. — Galerie souterraine — Compétence. — (*Commune de Mustapha contre sieur Sliman-ben-Bardjarah-ben-Youssef.*)	116	67
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. — Tunnel. — (*Compagnie de Lyon contre sieur Peillon et autres.*)	117	68
Id.	Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Compagnie de l'Est. — Convention du 31 décembre 1875. — Avances pour construction de lignes nouvelles. — Emission d'obligations; perte d'intérêts; emploi de la réserve extra-statutaire. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Est.*)	119	69
28 avril	Communes. — Chemins vicinaux. — Dégradation et non anticipation. — Compétence du tribunal de simple police. — (*Sieur Grandchamp.*)	123	70
Id.	Dettes de l'Etat. — Travaux publics. — Dommages. — Echouement d'un bateau dans une rivière canalisée. — Compétence. — (*Sieurs Hourdeau et consorts.*)	123	71
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Fort de Saint-Menge. — — Décision antérieure du Conseil d'Etat — Interprétation. — Intérêts. — Liquidation. — Ministre. — Décision. — (*Sieur Malègne et héritiers Périer contre Ministre de la guerre.*)	124	72
Id.	Travaux publics communaux. — Ecole. — Décompte. — Double emploi. — Payements faits directement par le maître de l'ouvrage, pour le compte et à la décharge de l'entrepreneur, et portés à tort au décompte : déduction. (*Ville de Verdun contre sieur Netter.*)	126	73
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Rivières navigables et flottables. — Barrage. — (*Consorts de Pontgibaud.*)	127	74
Id.	Voirie (Grande). — Routes nationales. — Ouverture d'une tranchée dans la traverse d'une ville. — Contravention. — (*Dame veuve Dubuc.*)	128	75
Id.	Voirie (Grande). — Routes nationales. — Contravention. — (*Sieur Rougeault.*)	129	76
5 mai	Communes. — Ville de Toulon. — Traité pour la distribution des eaux; modifications écartées par le conseil de préfecture; excès de pouvoir. — (*Compagnie générale des eaux contre ville de Toulon*)	130	77
Id.	Dettes de l'Etat. — Chemins de fer. — Transports militaires pendant la guerre de 1870. — Arrêté de compte. — Contrainte administrative. — Sursis à exécution. — (*Compagnie des chemins de fer du Nord.*)	133	78

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893			
5 mai	Travaux publics. — Dommages. — Captation d'une source. — Caractère de travaux publics. — Compétence. — (*Sieur Sommelet.*)	134	79
12 mai	Algérie. — Communes. — Taxes municipales. — (*Sieur Drivon.*)	136	80
19 mai	Communes. — Chemins vicinaux. — Alignement. — Anticipation. — Dégradation. — Compétence. — (*Sieurs Gaillard et autres.*)	137	81
Id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Loi du 21 mai 1836. — *Sieur Burel et autres.*)	140	82
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — (*Compagnie de Fives-Lille.*)	183	107
Id.	Travaux publics. — Communes. — Concession. — Difficultés sur l'interprétation du marché; transaction; compromis. — (*Ville d'Aix-les-Bains contre Compagnie des travaux hydrauliques.*)	193	108
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Entrepreneur. — Responsabilité décennale. — Compétence du conseil de préfecture. — (*Commune de Vesse-sur-Allier contre sieur Brun.*)	197	109
Id.	Travaux publics communaux. — Dommages. — Rues et places. — (*Ville d'Alger contre sieur et dame Castagné.*)	198	110
3 juin	Voirie (Grande). — Routes nationales. — Pose de fils électriques au-dessus de la voie sans autorisation. — Contravention. — Compétence. — (*Sieurs Margueritat et Lebas.*)	200	111
9 juin	Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Permission de voirie. — Retrait. — Motif alléguant à tort l'intérêt de la vicinalité. — Détournement de pouvoir. — (*Sieurs Thorrand et compagnie*)	201	112
Id.	Communes. — Chemins ruraux. — Délibération de la commission départementale portant reconnaissance d'un chemin rural rapportée par une délibération ultérieure. — Recours sans objet. — Non-lieu à statuer. — (*Sieurs Bazin, père et fils.*)	202	113
Id.	Communes. — Chemins ruraux. — Subventions spéciales. — Transport de bois. — (*Sieur Thomas.*)	203	114
Id.	Cours d'eau non navigables. — Usines. — Règlement. — (*Sieur Delhoume.*)	204	115
Id.	Travaux publics. — Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Danchaud père et fils et Rolland.*)	211	119
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Ouverture de rue. — (*Sieur Légal.*)	216	120
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Canal d'irrigation. — (*Séquestre du canal de la plaine de Beaucaire.*)	218	121

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
16 juin	Procédure. — Conseil d'Etat. — (*Consorts Lemaire et autres.*)	219	122
Id.	Travaux publics. — Chemin de fer d'Eygurande à Montluçon. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Boutaud.*)	221	123
Id.	Travaux publics. — Routes nationales. — Pont. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Déchiron.*)	231	124
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Travaux de nivellement exécutés par l'Etat sur un chemin vicinal dans le but de faciliter l'accès de l'observatoire d'Alger. — Dommage à la propriété d'un riverain non établi. — Travaux ultérieurs exécutés sur l'ordre du service vicinal. — Etat non responsable. — (*Sieur de Polignac.*)	233	125
Id.	Voirie (Grande). — Chemins de fer départementaux. — Convention passée avec des entrepreneurs sous réserve de l'approbation du projet par le ministre des travaux publics. — Nouvelle convention passée avec d'autres entrepreneurs. — Demande d'indemnité formée par les premiers concessionnaires. — (*Sieurs Chevalier, Lambert et Rey contre département de la Drôme.*)	233	126
23 juin	Associations syndicales. — Travaux défensifs. — Mer. — Atterrissements. — Taxe. — Demande. — Réduction. — (*Sieurs Chatain et autres.*)	235	127
30 juin	Travaux publics. — Chemin de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Basso et Faletti*)	237	128
Id.	Travaux publics. — Décompte définitif. — Demande en rectification. — Absence de production du décompte contesté. — (*Sieur Besson contre commune de Cours.*)	240	129
Id.	Travaux publics. — Dommages causés à une personne. — Caractère de marché de travaux publics. — Compétence. — Tentes-abris de l'Exposition. — (*Sieur Cauvin-Yvose contre dame veuve Mamet.*)	241	130
Id.	Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Zone de prohibition. — Aires de meules établies avant la construction de la ligne. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Bourdais.*)	242	131
7 juillet	Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Mise en régie. — Clauses et conditions générales du 25 novembre 1876. — (*Ministre de la guerre contre sieur Woelfflé.*)	243	132
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Marché couvert. — Poissonnerie. — (*Sieurs Moreau frères contre ville des Sables-d'Olonne*)	244	133
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Mairie. — (*Commune de Decazeville contre sieurs Couderc, Pons et Monteillet.*)	246	134

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893			
7 juillet	Travaux publics communaux. — Eglise. — Décompte. — (*Commune de Requist contre sieurs Jean et Augé.*)	289	147
Id.	Travaux publics. — Rues et places. — Association syndicale. — Protection contre les inondations. — Décompte. — Arrêté du conseil de préfecture. — Interprétation. — (*Sieur Varangot.*)	291	148
Id.	Travaux publics. — Asile d'aliénés autonome. — Honoraires d'architecte. — (*Sieur Cordonnier contre asile d'Armentières.*)	293	149
Id.	Voirie (Grande). — Rivières canalisées. — Déversement d'eaux boueuses. — (*Sieur Chapheau.*)	295	150
Id.	Voirie (Grande). — Routes nationales. — Contravention. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Cheux.*)	296	151
28 juillet	Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Giroux*)	297	152
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Ferrucci*)	357	169
Id.	Voirie (Grande). — Rues de Paris. — Immeuble en saillie. — Travaux excédant les limites de l'autorisation de faire un ravalement sans relancés. — Reprise du mur en meulière et ciment et à joints profonds. — Démolition ordonnée. — (*Sieur Bourse.*)	362	170
4 août	Travaux publics communaux. — Théâtre des Arts, à Rouen. — Décompte. — (*Sieur Julienne.*)	363	171
Id.	Voirie (Grande). — Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis. — Garantie d'intérêts. — Compte d'exploitation. — (*Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.*)	366	172
9 août	Communes. — Chemins vicinaux. — Propriétés du sol. — Conseil général. — Routes départementales — Déclassement. — Recours pour excès de pouvoir. — (*Commune de Fossat.*)	371	173
Id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Anticipation. — Conseil de préfecture. — Exécution de l'arrêté. — Incompétence. — (*Maire de la commune de Cabourg.*)	372	174
Id.	Travaux publics. — Chemin de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Goeytes, père et fils.*)	373	175
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Casernes. — Clauses et conditions générales du 25 novembre 1876. — (*Sieur Rateau.*)	375	176
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Lycée. — (*Ville de Flers contre sieur Robinet.*)	381	177

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
9 août	Travaux publics communaux. — Décompte. — École primaire supérieure. — (*Ville de Montbrison contre sieur Galland.*)	382	178
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Mairie. — Ecole. — (*Commune de Borey contre sieur Bourgeois.*)	432	201
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Rivières navigables et flottables. — Barrage. — Dépréciation susceptible d'être supprimée. — Non-lieu à indemnité définitive. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Sandelion.*)	434	202
Id.	Travaux publics communaux. — Dommages. — Rues et places. — Elargissement. — (*Sieur Vidry contre commune de Nébian.*)	435	203
Id.	Travaux publics communaux. — Dommages. — Cours d'eau non navigables. — Distribution d'eau. — Usines. — Diminution de force motrice. — (*Dame Blin contre ville de Rouen et compagnie générale des Eaux.*)	436	204
Id.	Travaux publics communaux. — Eglise. — Dommages aux personnes. — Chute d'une pierre sur un passant. — Responsabilité. — Communes. — Fabriques. — (*Fabrique de la paroisse Saint-Eustache à Paris.*)	438	205
Id.	Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Loi du 15 juillet 1845. — (*Sieur Weidknecht et autres.*)	441	206
27 oct.	Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Moulin. — Entreprise industrielle. — Calcul de la subvention. — Prestations. — (*Sieur Godart.*)	442	207
Id.	Cours d'eau non navigables. — Arrosage. — Syndicat libre. — Transformation en syndicat autorisé. — (*Sieur Laurens.*)	443	208
4 nov.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature — Exemption accordée à un portier-consigne ; il fait partie de l'armée active. — (*Sieur Martini.*)	560	216
Id.	Cours d'eau. — Taxes d'arrosage. — Canal du Drac. — (*Canal du Drac contre sieur Faure et autres.*)	560	217
10 nov.	Communes. — Chemins ruraux. — (*Dames Véron-Duverger et autres.*)	563	218
Id.	Travaux publics. — Construction de l'école normal d'institutrices de Bar-le-Duc. — Décompte. — (*Département de la Meuse contre sieurs Weber et Simon et sieur Micault.*)	564	219
Id.	Travaux publics communaux. — Construction d'un marché couvert. — Plans et devis. — Honoraires. — (*Ville d'Aurillac contre sieur Escande.*)	570	220
Id.	Travaux publics communaux. — Construction d'un collège. — Décompte. — (*Sieur Mérat-Renard contre ville de Tonnerre.*)	639	244
Id	Travaux publics. — Cours d'eau. — Canal d'irrigation de la		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893	plaine de Beaucaire. — (*Séquestre du canal de Beaucaire contre sieur Soulier.*)	643	245
10 nov.	Travaux publics communaux. — Chemin vicinal de grande communication. — Déblais. — Clauses et conditions générales du 6 décembre 1870. — Procédure. — (*Préfet de l'Hérault contre sieurs Serratrice frères.*)	644	246
11 nov.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Subventions spéciales. — (*Sieur Gasnier; sieur Jaluzot*)	646	247
17 nov.	Travaux publics. — Chemin de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Jeanne Deslandes.*)	646	248
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Jeanne Deslandes.*)	650	249
Id.	Travaux publics. — Chemin de fer. — Subventions. — Département — (*Département de la Haute-Vienne.*)	653	250
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. — Servitude d'utilité publique. — (*Dame veuve Caillaut contre compagnie de Lyon.*)	654	251
Id.	Voirie (Grande). — Fleuves et rivières navigables et flottables. — Loire et affluents. — Pâturages sur les dépendances du canal latéral. — Oies. — Contravention. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Beurrier.*)	655	252
20 nov.	Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Viabilité. — Tierce expertise. — (*Sieur de Pruines.*)	656	253
24 nov.	Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Procédure. — Arrêté préparatoire. — Pourvoi. — (*Sieur Renault.*)	658	254
Id.	Travaux publics départementaux. — Décompte. — Ecoles normales primaires. — Subventions de l'Etat. — Maître de l'ouvrage. — Mise en cause. — (*Sieurs Gaudu frères contre département des Côtes-du-Nord et l'Etat.*)	659	255
Id.	Travaux publics. — Subventions et offres de concours sous conditions non remplies. — (*Ministre des travaux publics contre commune de Caudebec-les-Elbeuf.*)	662	256
Id.	Travaux publics communaux. — Dommages. — Construction d'un ponceau. — (*Ville de Tlemcem contre sieur Barat.*)	663	257
Id.	Voirie (Grande). — Domaine maritime. — Extraction de galets sur le rivage. — Contravention. — Conseil de préfecture. — Compétence. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Holl.*)	666	258
Id.	Voirie (Grande). — Ports maritimes. — Canal de Caen à la mer. — Contravention. — *Ministre des travaux publics contre sieur Esnault.*)	721	281

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
24 nov.	Voirie (Grande). — Chemin de fer d'intérêt général. — Embranchement industriel au profit d'une compagnie de tramways. — Travaux n'ayant pas dépassé les limites de l'autorisation accordée : pas de contravention. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Marteau.*)	722	282
Id.	Voirie (Grande). — Chemins de fer de la Corse. — Compagnie de chemins de fer départementaux. — Compte d'exploitation. — (*Compagnie des chemins de fer départementaux.*)	722	283
25 nov.	Communes. — Taxe de pavage. — Ville de Bordeaux. — (*Sieur Minvielle.*)	725	284
Id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Exemption accordée à un individu frappé d'interdiction comme se trouvant dans un état habituel d'imbécillité. — (*Dame Gérard-Bastard.*)	725	285
1er déc.	Cours d'eau non navigables. — Usines et moulins antérieurs à 1789. — Règlement d'eau fait non dans un but d'utilité générale, mais dans l'intérêt de certains usiniers. — Excès de pouvoir. — (*Sieurs Fauchaux, Dutrop et autres.*)	726	286
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Contradiction entre les prix du bordereau et ceux du devis : allocation des prix du devis par application de la disposition du bordereau, portant qu'en cas de contradiction, les prix du devis devront être considérés comme bons. — (*Sieur Rumel-Martin contre ville de Brive.*)	727	287
Id.	Travaux publics communaux. — Architecte. — Plans d'alignement et de nivellement. — Erreurs. — Expertise. — (*Sieur Payras contre ville de Narbonne.*)	728	288
Id.	Travaux publics communaux. — Malfaçons alléguées postérieurement à la réception définitive acceptée par le conseil municipal et approuvée par le préfet et après règlement et acceptation par les parties du décompte définitif. — Réclamation non recevable : par suite non lieu à expertise. — (*Sieur Payras contre ville de Narbonne et sieur Meunier.*)	729	289
Id.	Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Ligne de Lyon à Genève. — Garantie d'intérêts. — Compte d'exploitation. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.*)	729	290
2 déc.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations. — Subventions. — (*Sieur Lambert et autres.*)	740	291
Id.	Cours d'eau non navigables. — Taxe de curage. — Syndicat de la Basse-Seugne. — (*Sieurs Rousseau-Boisson et autres.*)	742	292
8 déc.	Communes. — Cimetières. — Distance de l'agglomération habitée. — (*Sieur et dame de Buisseret.*)	746	293

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893			
8 déc.	Communes. — Chemins ruraux. — Reconnaissance. — (*Ministre de la guerre contre commission départementale du Morbihan. Champ de tir de Grandchamp.*)	747	294
Id.	Cours d'eau non navigables. — Curage. — Excès de pouvoir. — (*Sieurs Taffin de Tilques.*)	749	295
Id.	Travaux publics communaux. — Construction d'école. — Décompte. — (*Commune de Portiragues contre sieur Morineau.*)	750	296
Id.	Travaux publics communaux. — Construction d'école. — Décompte. — Travaux supplémentaires. — Responsabilité. — Entrepreneur. — Architecte. — (*Commune de Cazedarnes contre sieur Barthès.*)	753	297
Id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Décès de l'entrepreneur. — Travaux exécutés par voie d'économie et payés directement par la commune aux ouvriers et fournisseurs. — Allocation aux ayants droit de l'entrepreneur du bénéfice qu'ils auraient pu réaliser sur lesdits travaux s'ils les avaient eux-mêmes exécutés. — (*Commune de Lederzeele contre sieur Couvelacre et autres.*)	754	298
9 déc.	Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Tramways. — Accident (voiture renversée) occasionné par un rail faisant saillie sur le sol de la voie publique et le mauvais état des voies ferrées et du pavage dont l'entretien est à la charge de la compagnie. — Indemnité à la charge de la compagnie des tramways. — (*Compagnie générale française des tramways contre sieur Barthe.*)	756	299
Id.	Communes. — Taxes assimilées. — Prestations. — (*Sieur Collet.*)	757	300
15 déc.	Communes. — Chemins vicinaux de grande communication. — Frais d'entretien. — Elagage des arbres. — Excès de pouvoir. — (*Commune de Fillièvres.*)	757	301
Id.	Ponts à péage. — Suppression avant l'expiration de la concession. — Indemnité fixée après expertise, en tenant compte des charges qui auraient incombé au concessionnaire jusqu'à l'expiration normale de la concession. — (*Sieur Escarraguel contre préfet de la Gironde ès qualité.*)	758	302
Id.	Travaux publics. — Décompte irrégulier. — Délai de réclamation (art. 41). — (*Ville de Castelsarrasin contre héritiers Mieulet.*)	761	303
Id.	Travaux publics. — Décompte. — Marché couvert. — Réception provisoire. — Délai de responsabilité. — (*Sieur Rousseau contre ville d'Agen.*)	762	304
Id.	Procédure. — Conseil d'Etat. — Recours pour excès de pouvoir formé sur papier non timbré et non enregistré. — Non-recevabilité. — (*Sieur Ripert.*)	763	305

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
16 déc.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Exemption. — Loi du 21 mai 1836. — (*Sieur Guillier et autres.*)	764	306
Id.	Cours d'eau non navigables. — Curage. — Insuffisance des travaux. — Mise en demeure. — Exécution d'office. — Montant des dépenses. — (*Sieur Hémery.*)	765	307
22 déc.	Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Chupin.*)	766	308
Id.	Cours d'eau non navigables. — Moulins. — Règlement. — Mise en demeure. — Recours. — (*Dame de Rambourgt.*)	807	329
Id.	Travaux publics. — Génie. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 25 novembre 1876. — (*Sieur Bové.*)	808	330
Id.	Travaux publics. — Dommages. — Rues et places. — (*Sieur Magnier et autres.*)	809	331
29 déc.	Travaux publics. — Routes nationales. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Gérard.*)	812	332
Id.	Travaux publics communaux. — Distribution d'eau. — Décompte.— (*Ville de Perpignan contre sieur Echenoz.*)	814	333
Id.	Travaux publics. — Hospices. — Décompte. — (*Sieur Bizien contre hospice de Carhaix.*)	816	334
Id.	Travaux publics communaux. — Chemin de fer d'intérêt général. — Communes. — Subvention votée en vue de l'exécution d'un projet abandonné pendant plusieurs années ; nouvelle subvention plus élevée votée ultérieurement pour l'exécution d'une autre ligne plus avantageuse à la commune : seconde subvention seule due. — (*Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre commune d'Aimargues.*)	818	335
Id.	Voirie (Grande). — Chemin de fer d'intérêt local. — Concession. — Interprétation. — Question préjudicielle. — Renvoi de l'autorité judiciaire. — Conseil de préfecture ; jugement d'autres questions ; excès de pouvoir. — Interprétation donnée en fait. — (*Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Loire et Haute-Loire contre sieurs Bufferne et Avril.*)	819	336
Id.	Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Contravention. — Introduction d'animaux sur la voie ferrée. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Tahar-ben-Chelali et Ladjili-ben-si-Ahmed.*)	821	337
1894 5 janvier	Travaux publics. — Génie. — Clauses et conditions générales du 25 novembre 1876. — (*Consorts Germain.*)	822	338
12 janvier	Dettes de l'Etat. — Déchéance quinquennale. — *Héritiers Dufourcq.*)	824	339

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894			
12 janvier	Travaux publics communaux. — Décompte. — Rejet de décompte, par application de la chose jugée, d'indemnités accordées par les experts à l'entrepreneur à raison de travaux autres que ceux pour lesquels le conseil de préfecture avait réservé les droits dudit entrepreneur. — (*Commune de Saint-Féliu-d'Avail contre sieur Escarra.*)	833	340
Id.	Travaux publics. — Construction d'un chemin d'intérêt commun. — Décompte. — (*Sieur Bayle.*)	834	341
Id.	Voirie (Grande). — Rivières navigables ou flottables. — Arrêté de délimitation. — Atterrissements. — Excès de pouvoir. — (*Consorts Leduc et Créteau.*)	836	342
13 janvier	Voirie (Grande). — Contravention. — Câble téléphonique détérioré par des eaux chaudes versées dans un égout. — Compétence. — (*Ministre du commerce contre sieurs Crété et Sert.*)	837	343
	TRIBUNAL DES CONFLITS.		
1893			
8 juillet	Travaux publics. — Compétence. — Action en garantie. — Conflit négatif. — (*Sieur Delnaud.*)	314	153
Id.	Cours d'eau. — Association syndicale. — Cession de terrains. — Caractère de l'engagement. — Question préjudicielle. — Conflit. — (*Sieurs Bastide frères contre sieur Falgayrolles et autres.*)	386	179
18 nov.	Conflit (Procédure en matière de). — Lieu de dépôt de l'arrêté de conflit. — L'arrêté de conflit doit, à peine de nullité, être déposé au greffe de la juridiction qui a statué en dernier ressort sur le déclinatoire. — En conséquence, si le déclinatoire a été rejeté successivement par le Tribunal et par la Cour d'appel, c'est au greffe de la Cour que doit être déposé l'arrêté de conflit. — (*Préfet de la Haute-Garonne.*)	392	180
Id.	Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Etablissement défectueux d'un trottoir. — Absence de précautions. — Compétence. — Dépens. — (*Demoiselle Bérard contre ville de Toulouse.*)	394	181
	ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION (Chambre civile).		
1893			
5 juillet	Action possessoire. — Source sur le fonds d'autrui. — Travaux à la limite de ce fonds. — Curage et entretien. — Commune. — Reconnaissance au profit du fonds inférieur. — Formalités. — (*Sieur de Montreuil.*)	83	52
18 juillet	Chemins vicinaux. — Arrêté de classement. — Dépossession immédiate. — Indemnité. — Exigibilité. — Intérêts. — (*Sieur Pernelle.*)	85	53

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893	*Suite des Arrêts de la Cour de cassation* (Ch. civ.).		
19 juillet	Chemin d'exploitation. — Riverain. — Usage. — (*Sieurs Frappier et Félène.*)	86	54
26 juillet	Juge de paix. — Dommage aux champs. — Contestation sur le droit de servitude. — Incompétence. — (*Sieur Nivert*)	87	55
31 juillet	Cumul du pétitoire et du possessoire. — Chemin. — Possession annale. — Droit au chemin. — (*Sieur Bayard.*)	88	56
17 oct.	Fin de non-recevoir. — Défaut de motifs. — (*Sieur Verge-Dejoux.*)	89	57
Id.	Transport par chemin de fer. — Responsabilité. — Vice propre de la chose. — (*Veuve Amiot et autres.*)	90	58
4 déc.	Chemins de fer. — Retard dans la livraison. — Délais. — Arrêtés ministériels. — Défaut de motifs. — (*Sieurs Jassaud et Bellour.*)	142	83
12 déc.	Expropriation pour utilité publique. — 1° Demandes réunies. — Réponse unique. — Obscurité. — Equivoque. — 2° Demande divisée. — Indemnité supérieure. — (*Dame Renoux et consorts.*)	143	84
Id.	Expropriation pour utilité publique. — 1° Extrait du jugement. — Noms des propriétaires. — Délai du pourvoi. — 2° Propriétaires indivis. — Matrice cadastrale. — 3° Indivisibilité. — Nullité du jugement. — 4° Décision du jury. — Réunion des parcelles. — Confusion. — Nullité totale. — (*Sieur Laizé.*)	144	85
13 déc.	Expropriation pour utilité publique. — Jury. — Délibération. — Communication avec des tiers. — Vérification. — Omission. — (*Sieur Legendre.*)	146	86
19 déc.	Chemins de fer. — Transport. — Tarifs spéciaux. — Avaries. — Limite des obligations. — Preuve. — (*Sieur Désardurats.*)	148	87
1894			
3 janvier	Rivage maritime. — Compétence. — Question préjudicielle — Sursis. — Dessaisissement. — (*Veuve Tuband.*)	667	259
31 janvier	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avarie. — Clause de non-garantie. — Stipulation de l'expéditeur. — Opposabilité au destinataire. — (*Sieur Vacherat fils.*)	668	260
5 février	I. Chemins de fer. — Action en détaxe. — Soudure. — Tarif spécial. — Réquisition par l'expéditeur. — II. Dommages-intérêts. — Action en justice. — Mauvaise foi. — (*Consorts Charbero.*)	669	261
14 février	Expropriation pour utilité publique. — Association syndicale. — Jury. — Liste. — Renouvellement. — Opérations commencées. — (*Dame Clément.*)	671	262
Id.	Expropriation pour utilité publique. — Acquisition intégrale. — Offre. — Délai. — Nullité. — (*Sieur Benedetti.*)	672	263
21 février	Servitude. — Irrigation. — Dommages. — (*Sieur de Boussuges.*)	673	264
7 mars	Action possessoire. — Prairie. — Fossé. — Irrigation. — Complainte. — Origine commune. — Destination du père		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894			
	de famille. — Cumul du pétitoire et du possessoire. — (*Epoux Lemanceau.*)	840	344
12 mars	Expropriation pour utilité publique. — Association syndicale. — Jury. — Liste. — Renouvellement. — Opérations commencées. — (*Sieur Vigne et autres.*)	841	345
14 mars	Transports de marchandises. — Avarie. — Responsabilité. — Transporteurs successifs. — Transporteur à l'arrivée. — Déclaration. — Exonération. — Limites du mandat. — (*Sieur Antigeon et autres.*)	842	346
19 mars	Commerce maritime. — Transport de voyageurs avec bagages. — Applicabilité de l'article 435 du Code de commerce. — (*Sieur Montgomery-Moore.*)	843	347
Id.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avarie. — Responsabilité. — Faute. — Preuve à faire. — (*Sieur Perrin-Picard.*)	844	348
10 avril	Chemins de fer. — Expéditions de valeurs et finances. — Déclarations. — Manquants. — Preuve. — Responsabilité. — Vérification au départ. — (*Sieur Bouissou.*)	845	349
18 avril	Expropriation pour utilité publique. — Cassation. — Renvoi devant un autre tribunal. — Magistrat directeur. — Jury. — Compétence. — Commission rogatoire. — Chose jugée. — (*Sieur Louchet.*)	847	350
24 avril	Chemins de fer. — Intérêt local. — Passages à niveau. — Barrières. — Dispense. — Arrêté préfectoral. — Enumération limitative. — (*Sieur Tabary-Lefèvre.*)	849	351
Id.	Expropriation pour utilité publique. — Indemnité. — Evaluation en espèces. — Supplément de prix en travaux. — Consentement exprès. — (*Veuve Bausil.*)	850	352
	ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION (Chambre criminelle).		
1893			
18 mai	Chemins de fer. — 1° Chemins de fer d'intérêt local. — Mesures de contrôle et de surveillance. — Arrêtés préfectoraux. — 2° Arrêtés préfectoraux. — Sanction pénale. — (*Sieur Cuny.*)	149	88
16 juin	Voie publique. — 1° Adjudicataire de l'enlèvement des boues et immondices. — Cahier des charges. — 2° Pouvoirs de l'autorité municipale. — Propriétés privées ouvertes au public. — (*Sieur Eugène Etienne.*)	253	135
30 juin	Voirie. — Cave établie sous une voie publique. — Contravention de grande voirie. — (*Sieur Hubert-Brierre*)	255	136
1er juillet	Voie publique. — Jet d'immondices. — Affiche placardée à la porte d'une mairie. — (*Sieur Joseph Longefoi.*)	257	137
27 juillet	Voirie. — Autorisation de voirie. — Révocation. — Arrêté municipal illégal. — (*Sieur Gustave Colette.*)	258	138
3 août	Voirie. — Autorisation de voirie. — Révocation. — (*Sieur Raoulx-Jay.*)	260	139

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1893	*Suite des Arrêts de la Cour de cassation* (Ch. crim.).		
4 août	I. Voirie. — Travaux confortatifs. — Appréciation de l'autorité administrative. — II. Jugements et arrêts. — Procès-verbal régulier. — Jugement de relaxe basé sur des renseignements pris en dehors de l'audience. — (*Veuve Gey.*)	261	140
21 sept.	Chemins de fer. — Pierres placées sur la voie ferrée. — Motifs suffisants. — (*Sieur Socolingom Vellayoudom Maroudé contre un arrêt rendu, le 18 juillet 1893, par la Cour d'assises de la Réunion, qui l'a condamné à cinq ans de prison.*)	262	141
3 nov.	Octroi. — Chemins de fer. — Objets amenés dans le périmètre de l'octroi. — Défaut de déclaration. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans.*)	852	353
16 nov.	Voirie. — Autorisation intéressant la voirie urbaine. — Durée. — (*Sieur Stéphane Crochet.*)	853	354
17 nov.	Questions préjudicielles. — Plantation d'arbres. — Question de propriété. — (*Sieur Dupont-Raudin.*)	855	355
Id.	Voie publique. — Embarras. — Mobilier déposé sur la voie publique. — (*Sieur Edouard Lieugard.*)	857	356
Id.	Voie publique. — Embarras. — Excuse de nécessité. — (*Sieur Edouard Plateau.*)	858	357
23 nov.	Voie publique. — Embarras. — Commissaire-priseur. — (*Sieur Jules-Gustave Cordier.*)	859	358
Id.	Octroi. — Chemins de fer. — Colis. — Déclaration. — (*Sieur Rouault.*)	860	359
1er déc.	I. Jugements et arrêts. — Signature de la minute du jugement. — II. Voirie. — Chemin rural. — Publicité. — Défaut de classement. — (*Sieur Jean Dupy.*)	862	360
1893	CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.		
15 nov.	Routes nationales. — Recensement de la circulation en 1894.	91	59
Id.	Routes nationales. — Recensement de la circulation en 1894	93	60
22 nov.	Navigation intérieure. — Eclairage pendant la nuit des bateaux et obstacles à la navigation. — Envoi du décret du 20 novembre 1893.	153	89
26 déc.	Recensement de la circulation en 1894	108	61
1894			
3 janv.	Réorganisation du personnel des commis des ponts et chaussées	53	35
Id.	Circulaire suivie du décret concernant le traitement des conducteurs des ponts et chaussées	58	36
Id.	Circulaire suivie du décret concernant le traitement des contrôleurs des mines.	59	37
Id.	Fixation des classes de début et des classes les plus élevées qui peuvent être attribuées aux agents inférieurs dans chaque service.	61	38

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1894			
20 janv.	Envoi d'un arrêté sur les conditions d'avancement dans le personnel des conducteurs des ponts et chaussées	162	90
25 janv.	Circulaire suivie d'un décret fixant le traitement des sous-ingénieurs des ponts et chaussées.	163	91
1er février	Circulaire suivie d'un décret modifiant les conditions dans lesquelles les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, les ingénieurs et contrôleurs des mines, peuvent être mis en service détaché	164	92
28 février	Tramways. — Emploi des rails à gorge ou des contre-rails. — Notification d'un décret du 30 janvier 1894, portant modification à l'article 5 du décret du 6 août 1881. . . .	166	93
9 mars	Surveillance des gares.	167	94
10 avril	Chemins de fer. — Freins continus. — Modification des tableaux I et II	264	142
4 mai	Frais de tournées. — Contrôle des chemins de fer miniers et industriels.	316	154
Id.	Durée du travail des mécaniciens et chauffeurs.	317	155
Id.	Mines inexploitées	320	156
Id.	Exécution des nivellements nécessaires aux services locaux.	773	309
18 juin	Production d'un certificat de médecin à l'appui des demandes d'emplois de conducteur et de commis des ponts et chaussées.	396	182
30 juin	Caisse de secours et de retraites des ouvriers mineurs. — Loi du 29 juin 1894.	445	209
9 juillet	Pêche fluviale. — Vente et colportage du poisson en temps d'interdiction. — Certificats d'origine. — Instructions . .	469	210
30 juillet	Règlement d'administration publique, du 25 juillet 1894, pour l'exécution des articles 23, 24, 26 et 27 de la loi du 29 juin 1894	470	211
3 octobre	Frais de tournées des contrôleurs des mines. — Modifications à la Circulaire du 9 décembre 1892.	676	265
15 nov.	Admission dans le corps des ponts et chaussées. — Concours de 1895	774	310

DEUXIÈME TABLE

ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

A

ACTION EN DÉTAXE. V. Chemins de fer.
ACTION POSSESSOIRE :
— (1) Source sur le fonds d'autrui. — Travaux à la limite de ce fonds. — Curage et entretien. — Commune. — Reconnaissance au profit du fonds inférieur. Formalités. — (*Sieur de Montreuil.*) — Le propriétaire du fonds inférieur ne peut avoir une possession des eaux provenant d'une source que s'il a établi à demeure sur ce dernier fonds des ouvrages apparents destinés à faciliter l'écoulement de l'eau dans sa propriété. — Lorsqu'il n'est pas prouvé qu'un fossé régnant sur le fonds supérieur a été fait de main d'homme, le propriétaire du fonds inférieur ne peut être présumé l'avoir établi; il ne saurait dès lors exciper de l'existence du fossé pour prétendre que la possession par lui des eaux qui y coulent et arrivent à sa propriété a un caractère utile. — Dans le cas où le juge du fait se borne à déclarer qu'une tranchée creusée par le propriétaire dans sa propriété est pratiquée à la limite du fonds supérieur, sans indiquer qu'elle soit, dans une mesure quelconque, établie sur ce fonds, cette tranchée ne peut être considérée comme constituant l'ouvrage sur le fonds supérieur exigé par l'article 642 du Code civil. — Les exigences dudit article ne sont pas réalisées par des faits de curage et d'entretien ordinaires d'un fossé du fonds supérieur. — La commune, propriétaire du fonds supérieur, qui, sur l'opposition du propriétaire du fonds inférieur, s'est abstenue de mettre ses eaux en adjudication ne saurait être valablement considérée, en l'absence de toute formalité légale, comme ayant reconnu le droit dudit propriétaire à la possession desdites eaux. (*C. de Cass.*), 83.
— (2) Prairie. — Fossé. — Irrigation. — Complainte. — Origine commune. — Destination du père de famille. — Cumul du pétitoire et du possessoire. — (*Epoux Lemanceau*). — Lorsqu'une action en complainte possessoire est formée à raison de l'établissement d'un fossé creusé pour capter les eaux qui arrosaient les fonds voisins, on ne saurait remonter à l'origine commune des deux fonds et admettre la destination du père de famille sans cumuler le possessoire et le pétitoire. (*C. de Cass.*), 840.
AGEN (Ville d'), 762.
AGENTS INFÉRIEURS de navigation, (*Circ.*) 61.
AIMARGUES (Commune d'), 818.
AIX-LES-BAINS (Ville d'), 193.
ALIGNEMENTS. V. Communes.
ALLARD, 29.
AMIARD, 80.
AMIOT (Veuve), 90.
ANTICIPATION. V. Communes.
ANTIGEON, 842.
ARCAMONT (d'), 81.
ARCHITECTES :
— (1) Décompte. — Architecte et entrepreneur. — Responsabilité. — (*Sieur Hawke et autres.*) — Malfaçons. — Désordres survenus dans les constructions de la chapelle d'un asile d'aliénés par suite de l'emploi de bois verts dans la charpente, et de l'édification, après coup, d'un clocheton, contrairement à l'avis de l'architecte : non-lieu à la responsabilité de ce dernier (Hawke, 1re esp.). — Prétendu défaut de surveillance de l'architecte. Rejet : étant employé du département, il ne pouvait être tenu à une présence journalière sur les chantiers (Hawke, 1re

ARCHITECTES (*suite*) :
esp.). — Responsabilité. Vices du plan. Défaut de surveillance. Fondations d'une maison d'école exécutées en pierres sèches sans mortier dans un terrain instable; défaut de surveillance de l'architecte qui n'a fait qu'une visite au chantier dans les deux mois et demi qu'a duré le travail : condamnation personnelle de l'architecte au dixième du dommage causé par la dislocation des maçonneries, et à la garantie éventuelle des condamnations encourues par les entrepreneurs (Pons, 2e esp.). — Assainissement du sol. — Décidé que le mouvement du sol provenant des déblais exécutés, par un tiers, en avant de l'édifice avec l'autorisation de la municipalité et des pluies exceptionnelles de l'hiver, il y avait lieu de décharger l'architecte des condamnations prononcées contre lui (Pons, 2e esp.). (*C. d'Et.*), 176.
— (2) Lycée. — Architecte. — Honoraires. — Projets non exécutés. — Simple demande approximative des dépenses d'un projet ne nécessitant pas l'établissement d'un devis complet; allocation d'une simple indemnité et non d'honoraires à 1,66 sur le montant du devis. — (*Sieur Dartigues*). (*C. d'Et.*), 79.
— (3) Fabrique. — Architecte. — Honoraires. — (*Sieur Amiard contre fabrique de l'église de Chanu*). — Retard dans le payement des honoraires : absence de convention spéciale pour les intérêts; allocation du jour de la demande; non-lieu au remboursement des frais de consommations qui ont précédé cette demande. — Procédure. — Omission de statuer sur un point non contesté par le défendeur : condamnation prononcée. (*C. d'Et.*), 80.
— (4) Asile d'aliénés autonome. — Honoraires d'architecte. — (*Sieur Cordonnier contre asile d'Armentières*) — Travaux distincts de l'ouvrage exécuté. — Rédaction de plans, arpentage et estimation des terrains de l'ancien asile à reconstruire; sommation aux entrepreneurs : honoraires distincts de ceux relatifs aux travaux du nouvel asile. — Fourniture faite en exécution du marché passé au nom du directeur; honoraires refusés à l'architecte. — Projets, plans et devis commandés par le directeur. — Le directeur d'un asile autonome a pu, en commandant à l'architecte des plans et devis sans l'intervention de la commission administrative instituée par l'ordonnance du 18 décembre 1839, engager l'asile. — Renvoi à l'expertise pour déterminer la quotité des honoraires de ce chef. (*C. d'Et.*), 293.
— (5) Construction d'un marché couvert. Plans et devis. — Honoraires. — (*Ville d'Aurillac contre sieur Escande.*) — Décidé que les plans et devis détaillés exécutés par l'architecte sur la demande de la ville ne rentraient point dans les travaux d'études préliminaires que ledit architecte s'était engagé à faire gratuitement Fixation des honoraires dus. (*C. d'Et.*), 570.
— (6) Plans d'alignement et de nivellement. — Erreurs. — Expertise. — (*Sieur Payras contre ville de Narbonne.*) — Lorsque des plans d'alignement et de nivellement sont devenus définitifs par l'acceptation du conseil municipal et l'approbation du préfet, une expertise ne peut être ordonnée à l'effet de rechercher si des erreurs ont été commises dans ces plans. — Mais si l'architecte a consenti à réparer les erreurs qu'il a pu commettre dans le bornage effectué par application de ces plans sur le terrain, une expertise peut être prescrite pour rechercher ces erreurs. (*C. d'Et.*), 728.
ARMENTIÈRES (Asile d'), 293.
AROUX, 140.
ARROSAGE. V. Cours d'eau.
ASSOCIATIONS SYNDICALES. — Travaux défensifs. — Mer. — Atterrissements. — Taxe. — Demande — Réduction. — (*Sieur Chatain et autres.*) — Qualité d'associé. — Chose jugée. — Lorsqu'un arrêté passé en force de chose jugée a déclaré, au fond, qu'un usinier est intéressé aux travaux de défense contre la mer, entrepris par un syndicat, cet usinier n'est plus recevable à contester sa qualité d'associé (1re esp.). — Zones. — Moulin classé dans la première zone des terrains protégée comme attenant à la mer : régularité (1re esp.). — Dommages causés par les travaux; demande d'indemnité : rejet : les chômages étaient, avant les travaux, plus longs et plus fréquents (1re esp.). — Expertise. — Honoraires d'experts liquidés par le conseil de préfecture à un chiffre exagéré par application du tarif de 1807 relatif aux matières civiles : réduction (2e esp.) (*C. d'Et.*), 235.

— V. Cours d'eau.
AUGÉ et Jean, 289.
Aurillac (Ville d'), 70, 570.
Avaries. V. Chemins de fer.
AVRIL et Bufferne, 819.

B

BARAT, 663.
BARTHE, 756.
BARTHÈS, 753.
BASSON et Faletti, 237.
BASTIDE frères, 386.
Bateaux (Eclairage des). (*Circ.*), 153.
BAUSIL (Veuve), 850.
BAYARD, 88.
BAYLE, 834.
BAZIN père et fils, 202.
Beaucaire (Canal de la plaine de), 218, 643.
BELLOUR et Jassaud, 142.
BENEDETTI, 672.
BÉRARD (Demoiselle), 394.
BERNARD et Calimaque, 33.
BESSON, 240.
BEURRIER, 655.
BIZIEN, 816.
BLIN (Dame), 436.
BONHOMME, 137.
BORD, 33.
Bordeaux (Ville de), 25.
Borey (Commune de), 432.
BOUISSOU, 846.
BOURDAIS, 242.
BOURGEOIS, 432.
BOURSE, 362.
BOUSSAC, 31.
BOUSSUGES (de), 673.
BOUTAUD, 221.
BOUVIER, 37.
BOVÉ, 808.
Brive (Ville de), 727.
BRUN, 197.
BUFFERNE et Avril, 819.
BUISSERET (Sieur et dame de), 746.
BUREL, 140.
Buxy (Commune de), 32.

C

Cabourg (Maire de la commune de), 372.
CAILLAUT (Veuve), 654.
CALIMAQUE et Bernard, 33.
Captation de Source. V. Dommage.
Carhaix (Hospice de), 816.
Castelsarrasin (Ville de), 761.
Caudebec-lès-Elbeuf (Commune de), 662.
Cauterets (Ville de), 49.
— (Société des eaux de), 49.
CAUVIN-YVOSE, 241.
Cazedarnes (Commune de), 753.
Chanu (Fabrique de), 80.
CHAPHEAU, 295.
CHARBERO (Consorts), 669.
CHARRIER, 70.
CHATAIN, 235.
Chateau-Bernard (Commune de), 74.
Chateauroux (Ville de), 35.
Chemins de fer :
Chemins de fer d'intérêt général.
— (1) Avances pour construction de lignes nouvelles. — Compagnie de l'Est. — Convention du 31 décembre 1875. — Emission d'obligations; perte d'intérêts; emploi de la réserve extra-statutaire. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Est.*) — La compagnie de l'Est n'est pas fondée à demander que l'Etat lui tienne compte dans le calcul des annuités semestrielles destinées à lui rembourser les avances qu'elle a faites, en exécution de la convention du 31 décembre 1875, d'une somme représentant la perte des intérêts sur les emprunts qu'elle a contractés pour subvenir à ces avances depuis la date des émissions d'obligations jusqu'au jour des versements au Trésor, perte qu'elle évalue à six mois d'intérêts. — Aux termes de la convention, le taux définitif des remboursements à faire par l'Etat doit être arrêté d'après le taux moyen des obligations émises pour faire face aux avances, sauf déduction de l'intérêt couru au jour de la vente des titres et de tous autres droits et frais dont la compagnie justifierait; — cette énumération est limitative et ne vise pas les intérêts courus, depuis la négociation des titres jusqu'au versement opéré au Trésor. Au surplus, la compagnie est dans l'impossibilité d'établir l'importance des fonds qui auraient été approvisionnés dans ses caisses et le temps pendant lequel elle aurait supporté la charge d'intérêts intercalaires.—La compagnie de l'Est n'est pas fondée à demander que l'Etat lui tienne compte dans le calcul des annuités semestrielles destinées à lui rembourser ses avances en exécution de la convention du 31 décembre 1875, des frais afférents à l'attribution de 43.000 obligations à la réserve extra-statutaire appartenant à ses actionnaires. — Cette opération n'a donné lieu à aucune négociation, elle ne peut être considérée comme une émission d'obligations; en conséquence

CHEMINS DE FER (*suite*) :
il n'y a pas lieu de comprendre lesdites obligations dans le nombre de celles qui doivent servir à fixer le taux moyen d'émission prévu à la convention. (*C. d'Et.*), 119.

— (2) Contravention. — Introduction d'animaux sur la voie ferrée. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Tahar-ben-Chelali et Ladjili-ben-si-Ahmed.*) — L'introduction d'animaux sur une voie ferrée non clôturée, ni plantée d'arbres, par suite d'une dispense légale, constitue-t-elle une contravention de grande voirie, si les animaux n'ont commis aucun dégât? — L'arrêt du 16 décembre 1759 est applicable. (*C. d'Et.*), 821.

— (3) Embranchement industriel au profit d'une compagnie de tramways. — Travaux n'ayant pas dépassé les limites de l'autorisation accordée : pas de contravention. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Marteau.*) (*C. d'Et.*), 722.

— (4) Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis. — Garantie d'intérêts. — Comptes d'exploitation. — (*Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis.*) — Dépenses de premier établissement : doivent être considérées comme telles les avances de fonds en capital et intérêts faites à la compagnie par ses banquiers et destinées à couvrir des dépenses de premier établissement, alors même qu'elles auraient été rendues nécessaires par l'accroissement du trafic (II). — Droits de timbre dus à raison de la constitution du capital-actions qu'en vertu de la convention, est affecté à l'exécution des premiers travaux et à l'achat du matériel : abonnement annuel. Le fait que la compagnie aurait usé de la faculté d'acquitter lesdits droits par voie d'abonnement annuel ne saurait les faire rentrer dans les frais d'exploitation de la ligne concédée (VIII). — Dépenses ne pouvant être admises pour le calcul de la garantie d'intérêts : dépenses d'inauguration de nouvelles sections de la ligne et frais de participation au banquet d'une exposition (IV). — Concours apporté à la construction par le service central de l'exploitation (I); fourniture de vins fins au service sanitaire (VI) : dépenses admises pour partie comme dépenses d'exploitation. — Doivent être portés au compte des dépenses d'exploitation : 1° les intérêts des avances de fonds auxquelles la compagnie a recours tant qu'elle n'a pas été mise en mesure de les rembourser par le payement de la garantie d'intérêts (III); 2° le prix d'un appareil médical (V); 3° les timbres de traites, les menus frais de banque, une dépêche relative à une ouverture de crédit (VII). — Doivent être déduites des recettes : les dépenses d'occupation de terrain et de mise d'une machine à la disposition de l'administration des postes (X). — Sommes portées en dépenses d'un exercice : elles ne peuvent être appréciées qu'au moment du règlement des comptes de cet exercice et non à propos de contestations relatives à des exercices antérieurs (IX). — Intérêts de reversement dus, par la compagnie pour les sommes qui lui ont été payées en trop par l'Etat, huit jours après la notification de l'arrêté de règlement des comptes annuels (XI). — Intérêts de retard du payement de la garantie : renonciation à ces intérêts par la compagnie (XII). (*C. d'Et.*), 366.

— (5) Garantie d'intérêts. — Ligne de Lyon à Genève. — Compte d'exploitation. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.*) — Les pertes d'exploitation subies par la compagnie de Lyon sur la portion de la ligne de Lyon à Genève située au delà de la frontière ne doivent pas figurer, en principe, dans les comptes du réseau français. — Cette portion de ligne établie en dehors de tout contrôle du gouvernement français ne constitue pas un service de correspondance dans les termes de l'article 10 de la convention du 26 mai 1883, dont les insuffisances doivent entrer dans le compte d'exploitation des lignes françaises. — Mais la gare de Genève établie à l'extrémité de la ligne française de Lyon à Genève et utile à l'exploitation du réseau français constituant une gare commune, il y a lieu de faire entrer dans le compte d'exploitation de la ligne française une partie des travaux exécutés à cette gare, bien qu'ils n'aient pas été expressément autorisés par le gouvernement français. — Il y a lieu de considérer comme des dépenses d'exploitation, des allocations, indemnités de logement, primes de travaux, abonnements à des publications périodiques, etc., lorsqu'elles présentent un caractère suffisant d'utilité pour l'établissement, l'exploitation et l'administration du chemin de fer. — On ne doit pas prendre pour base du revenu

d'immeubles faisant partie du domaine privé de la compagnie et loués soit à des tiers, soit à divers services du chemin de fer, le taux des fonds d'emprunts employés à la construction d'une ligne de chemin de fer. (*C. d'Et.*), 729.

— (6) Offre de concours. — Conditions. —(*Commune de Buxy.*) — Décidé que la commune n'est pas fondée à refuser le payement de la subvention promise par elle sous diverses conditions, en alléguant que la distance prévue entre la gare des voyageurs et celle des marchandises a été augmentée de 30 mètres, alors que tous les autres changements réclamés par la commune, et en vue desquels a été promise la subvention, ont été apportés au projet primitif. (*C. d'Et.*), 32.

— (7) Subventions et offres de concours sous conditions non remplies. — (*Ministre des travaux publics contre commune de Caudebec-les-Elbeuf.*)— Décidé que la subvention promise par une commune en vue de l'établissement d'un pont supérieur projeté pour traverser le chemin de fer, n'était pas due, par le motif que ledit pont ayant été construit à 50 mètres de distance de l'endroit fixé — et sur le territoire d'une autre commune, la commune n'avait retiré aucun des avantages sur lesquels elle avait compté en souscrivant son engagement. (*C. d'Et.*), 662.

— (8) Pierres placées sur la voie ferrée. — Motifs suffisants. — (*Sieur Socolingom Vellayoudom Maroudé contre un Arrêt rendu, le 18 juillet 1893, par la Cour d'assises de la Réunion, qui l'a condamné à cinq ans de prison.*) — L'arrêt qui déclare l'accusé coupable d'avoir placé sur la voie du chemin de fer des pierres faisant obstacle à la circulation de manière à entraver la marche des convois ou à les faire sortir des rails, relate tous les éléments du crime prévu et puni par l'article 16 de la loi du 15 juillet 1845. (*C. de cass.*), 262.

— (9) Subvention. — Département. — (*Département de la Haute-Vienne.*) — Subventions promises par un conseil général en vue de concourir à la construction de chemins de fer dans un département, dues par celui-ci, alors même que l'Etat, usant du droit qui lui appartient, aurait concédé lesdites lignes à une compagnie : le conseil général n'a pas subordonné le payement de ses subventions à l'exploitation directe par l'Etat. — Lorsqu'un conseil général a promis de faire face, jusqu'à concurrence de moitié, à la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement d'une ligne, il ne peut pas se refuser à payer cette moitié au delà des évaluations fournies au conseil général par l'ingénieur en chef. (*C. d'Et.*), 653.

— (10) Communes. Subvention votée en vue de l'exécution d'un projet abandonné pendant plusieurs années ; nouvelle subvention plus élevée votée ultérieurement pour l'exécution d'une autre ligne plus avantageuse à la commune : seconde subvention seule due. — (*Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre commune d'Aimargues.*) (*C. d'Et.*), 818.

— (11) Servitudes. — Loi du 15 juillet 1845. — (*Sieur Weidknecht et autres.*) — Servitudes d'utilité publique. — Construction élevée à une distance moindre de deux mètres d'un mur de soutènement de la voie ferrée et contrairement aux prescriptions d'un arrêté d'alignement. Démolition ordonnée. Régularité (Weidknecht, 1re esp.). — Occupation illicite d'un terrain dépendant de la voie ferrée et formant talus du chemin d'accès d'une station, en vertu d'un bail passé entre l'occupant et la commune : condamnation à la restitution du domaine usurpé, nonobstant ledit bail qui ne pouvait porter atteinte à l'imprescriptibilité du domaine public (Ministre des travaux publics, 2e esp.). — Lorsque, par suite de l'application de l'article 640 du Code d'instruction criminelle, l'amende est prescrite, et que le délinquant peut seulement être condamné à la réparation du dommage causé, il y a lieu de le condamner aux frais du procès-verbal (Ministre des travaux publics, 2e esp.). (*C. d'Et.*), 441.

— (12) Dommages. — Chemin de fer. — Servitude d'utilité publique. — (*Dame veuve Caillaut contre Compagnie de Lyon.*) — Dommage causé par l'abatage en mauvaise saison d'arbres forestiers situés dans la zone de protection de la voie ferrée conformément à l'article 10 de la loi du 15 juillet 1845 ; indemnité allouée comprenant la moins-value des arbres et le trouble de jouissance. (*C. d'Et.*), 654.

— (13) Zone de prohibition. — Aires de meules établies avant la construction

CHEMINS DE FER (*suite*):
de la ligne. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Bourdais.*) — On ne peut pas supprimer, sans indemnité, des meules établies, dans la zone de prohibition, avant l'établissement d'une voie ferrée, par le motif qu'elles se renouvellent chaque année, alors que les aires sur lesquelles elles sont placées ont un caractère permanent (*C. d'Et.*), 242.

Transports.

— (14) Action en détaxe. — Fin de non-recevoir. — Défaut de motifs. — (*Sieur Verge-Dejoux.*) — Doit être annulé pour défaut de motifs le jugement qui condamne le défendeur au fond sans s'expliquer sur la fin de non-recevoir proposée par celui-ci. (*C. de cass.*), 89.

— (15) Action en détaxe. — Soudure. — Tarif spécial. — Réquisition par l'expéditeur. — II. Dommages-intérêts. — Action en justice. — Mauvaise foi. — (*Consorts Charbero.*) — I. La soudure à Juvisy, pour les expéditions en provenance des gares d'Ivry et de la Villette, du tarif spécial E n° 42 de la compagnie d'Orléans commun aux compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi, avec les tarifs particuliers de l'Orléans et de l'Est, doit être requise par les expéditeurs. — II. La résistance judiciaire opposée à une demande en justice constitue l'exercice d'un droit, et ne saurait être admise comme une cause légale de dommages-intérêts qu'autant qu'elle serait un acte de malice, de mauvaise foi ou tout au moins un acte d'erreur équipollente au dol. (*C. de Cass.*), 669.

— (16) Avaries. — Transport par chemin de fer. — Responsabilité. — Vice propre de la chose. — (*Veuve Amiot et autres.*) — La responsabilité du transporteur cesse lorsqu'il est établi que l'avarie en cours de route provient du vice propre de la chose. (*C. de Cass.*), 90.

— (17) Avarie. — Clause de non-garantie. — Stipulation de l'expéditeur. — Opposabilité au destinataire. — (*Sieur Vacherat fils.*) — Lorsque l'expéditeur par chemin de fer a requis l'application d'un tarif contenant, au profit du transporteur, une stipulation de non-garantie pour les déchets et avaries de route, cette clause, aussi bien que toutes les autres parties du contrat, est opposable au destinataire. (*C. de Cass.*), 668.

— (18) Avarie. — Responsabilité. — Transporteurs successifs. — Transporteur à l'arrivée. — Déclaration. — Exonération. — Limites du mandat. — (*Sieur Antigeon et autres.*) — En cas de transporteurs successifs d'une même marchandise qui a subi des avaries en cours de route, le transporteur à l'arrivée ne peut engager par ses déclarations les transporteurs qui l'ont précédé, alors surtout que ses déclarations ont pour effet de l'exonérer lui-même de toute responsabilité. (*C. de Cass.*), 842.

— (19) Avarie. — Responsabilité. — Faute. — Preuve à faire. — (*Sieur Perrin-Picard.*) — La clause de non-garantie, stipulée dans les tarifs spéciaux d'une compagnie de chemin de fer, a pour effet de ne rendre la compagnie responsable de l'avarie prétendue qu'autant que le destinataire prouve qu'elle est due à une faute du transporteur ou de ses agents; et cette responsabilité ne peut être engagée par cela seul que les juges du fait se sont bornés à affirmer l'existence d'une faute sans en préciser les éléments constitutifs. (*C. de Cass.*), 844.

— (20) Dette de l'Etat. — Compagnie de chemins de fer. — Transports faits pendant la guerre de 1870. — Revision des comptes. — Motifs légaux de revision. — Compromis. — Transaction. — Pouvoirs des ministres. — (*Compagnies du Nord, de l'Est et autres contre Ministre de la guerre.*) — Revision de comptes. — Règlement définitif. — Lorsqu'un ministre, à la suite d'un accord entre les parties, a signé un arrêté de compte qualifié définitif, il est recevable à poursuivre le redressement des comptes dans les cas prévus par l'article 541 du Code de procédure civile. — Motifs de la revision. — La revision des comptes définitifs ne peut pas être admise, quand elle est fondée : sur l'insuffisance des justifications faites par le créancier et acceptées par le débiteur, — sur une erreur d'appréciation de la part du ministre touchant l'étendue des avantages pouvant résulter, pour l'Etat, du contrat qui a donné lieu à la reddition de comptes — sur une fausse interprétation de ce contrat. — Erreurs matérielles, faux ou doubles emplois non

établis. — Pièces arguées de faux. Rejet : elles n'ont pas été découvertes depuis les arrêtés de compte, elles ont, au contraire, figuré par les éléments du compte et contiennent de simples inexactitudes, résultant de la confusion produite par les événements de guerre. — Compromis. — Transaction. — Un ministre peut consentir au nom de l'Etat : un compromis — une transaction. — La stipulation d'après laquelle les questions, ne pouvant être tranchées au moyen des conventions intervenues, seraient résolues à l'amiable entre les représentants des parties, constitue un compromis. — Elle ne fait pas obstacle à ce que les difficultés contentieuses soient portées devant la juridiction compétente, ni à ce que le ministre leur refuse son approbation. — Délai. — Prorogation. — Un ministre peut, en s'appuyant sur la force majeure, accorder, pour la justification de créances contre l'Etat, une prorogation des délais fixés par une convention. — Force majeure. — Dans les marchés passés au nom de l'Etat, les ministres peuvent, sans excéder leurs pouvoirs, accepter pour l'administration les conséquences des cas de force majeure. — Obligation sans cause. — On ne doit pas considérer comme telle l'obligation contractée par un ministre, au nom de l'Etat, de payer des transports justifiés par les seules écritures des compagnies de chemins de fer. — Transports. Réquisitions. Prix. — Décidé, par application des conventions passées entre les parties, que les transports réquisitionnés pendant la guerre devaient être payés sur la même base que les transports effectués sans réquisition. (*C. d'Et.*), 39.

— (21) Dettes de l'Etat. — Chemins de fer. — Transports militaires pendant la guerre de 1870. — Arrêté de compte. — Contrainte administrative. — Sursis à l'exécution. — (*Compagnie des chemins de fer du Nord.*) — Sursis accordé à l'exécution d'une contrainte décernée à titre conservatoire par le ministre des finances à la suite d'une décision du ministre de la guerre condamnant « après examen provisoire et sauf compte à faire », les compagnies de chemins de fer à reverser certaines sommes pour trop perçu dans la liquidation des transports militaires effectués pendant la guerre de 1870. — Le recouvrement de cette créance pouvait-il être poursuivi par voie de contrainte administrative? non résolu. (*C. d'Et.*), 133.

— (22) Expéditions de valeurs et finances. — Déclarations. — Manquants. — Preuve. — Responsabilité. — Vérification au départ. — (*Sieur Bouissou.*) — Une compagnie de chemins de fer qui, en vertu de ses règlements et tarifs, ne peut recevoir les expéditions de finances et valeurs que si elles sont faites sous sceaux ou cachets dans les conditions déterminées; ne s'oblige, en acceptant une telle expédition sans vérification intérieure préalable, qu'à faire parvenir le colis au destinataire, tel qu'elle l'a reçu, identique et intact, sans avoir à garantir le contenu déclaré. (Article 103, Code de commerce.) — Par suite, doit être cassée la décision qui, en cas de déficit allégué, rend responsable de plein droit la Compagnie transporteur par cet unique motif que ladite Compagnie a assumé la responsabilité de dépôt en ne contrôlant pas la déclaration de l'expéditeur. — En effet, la vérification des valeurs déclarées au départ est facultative et non obligatoire, et le voiturier qui, en tel cas, a reçu le group ficelé et cacheté, est déchargé du contenu en remettant intact le contenant. (*C. de Cass.*), 846.

— (23) Octroi. — Chemins de fer. — Objets amenés dans le périmètre de l'octroi. — Défaut de déclaration. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans.*) — Si, en cours de transport, la déclaration des objets assujettis et l'acquittement des droits ne peuvent être exigés des compagnies de chemins de fer soit dans la traversée, soit à l'entrée du périmètre de l'octroi, cette exemption des formalités légales résulte uniquement des conditions de rapidité et de régularité que des arrêtés administratifs légalement rendus imposent à ces compagnies. Mais l'impossibilité de se soumettre aux règles communes relatives à la déclaration et à l'admission à l'entrepôt ne peut plus être invoquée utilement quand les objets assujettis sont amenés à destination dans le rayon d'octroi, c'est-à-dire quand l'impossibilité de remplir les formalités a cessé d'exister. (*C. de Cass.*), 852.

— (24) Chemins de fer. — Colis. — Déclaration. — (*Sieur Rouault.*) — On

CHEMINS DE FER (*suite*) :

ne peut soutenir que les agents de la compagnie du chemin de fer n'ont fait aucune déclaration aux employés de l'octroi avant le déchargement des colis et leur transport dans la salle des messageries, lorsque, à l'arrivée du train, les colis ont été transportés sans délai, dans la salle des messageries, contiguë au quai de débarquement, sous la surveillance des agents de l'octroi qui ont aussitôt reçu du destinataire, avant qu'il ait pris livraison, la déclaration réglementaire, en même temps que la remise des pièces accompagnant les colis et indiquant, avec leur nature et leur poids, l'adresse de l'expéditeur. (*C. de Cass.*), 860.

— (25) Retard dans la livraison. — Délais. — Arrêtés ministériels. — Défaut de motifs. — (*Sieurs Jassaud et Bellour.*) — Les délais impartis aux compagnies de chemins de fer résultent des dispositions consacrées par les pouvoirs publics; il appartient à la Cour de cassation de vérifier si les délais de transport ont été observés. En conséquence, doit être annulé, comme dépourvu de motifs et comme ne mettant pas la Cour à même d'exercer son droit de contrôle, le jugement qui condamne une compagnie de chemins de fer à des dommages-intérêts pour retard dans la livraison de la marchandise, sans préciser ni le moment où la marchandise a été remise à la gare de départ, ni celui où elle est arrivée à destination. (*C. de Cass.*), 142.

— (26) Tarifs spéciaux. — Avaries. — Limite des obligations. — Preuve. — (*Sieur Désardurats.*) — Si des marchandises voyagent en fûts sous l'empire de tarifs spéciaux qui exonèrent la compagnie des avaries et déchets de route, cette compagnie ne commet pas de faute en faisant refrapper tardivement les cercles des fûts, après constatation du coulage. — Sa responsabilité ne pourrait naître, en pareil cas, que si le tarif appliqué lui imposait l'obligation de donner aux objets transportés des soins incessants et exceptionnels. (*C. de Cass.*), 148.

Chemins de fer d'intérêt local.

— (1) Chemins de fer de la Corse. — Compagnie de chemins de fer départementaux. — Compte d'exploitation. — (*Compagnie des chemins de fer départementaux.* — Doivent être inscrits au compte des dépenses d'exploitation prévues par la convention du 21 février 1883, approuvée par la loi du 19 décembre suivant, les dépenses nécessaires pour le service du contrôle des recettes qui fonctionne sur place; — mais non les frais de mission d'un inspecteur principal envoyé en Corse, pendant un temps très limité, pour organiser l'exploitation; cette dernière dépense rentre dans le forfait de 8 p. 100 attribué à la Compagnie pour frais généraux et d'administration centrale. (*C. d'Et.*), 722.

— (2) Concession. — Interprétation. — Question préjudicielle. Renvoi de l'autorité judiciaire. — Conseil de préfecture; jugement d'autres questions; excès de pouvoir. — Interprétation donnée en fait. — (*Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Loire et Haute-Loire contre sieurs Bufferne et Avril.*) — Lorsqu'un tribunal de l'ordre judiciaire — saisi d'une contestation relative à la validité d'hypothèques judiciaires prises pour la sûreté de créances résultant d'indemnités dues à des riverains sur des immeubles du domaine privé d'une compagnie de chemin de fer frappés de déchéance et dont la concession a été réadjugée au profit d'une autre société, — renvoie à l'autorité compétente l'examen de la question préjudicielle de savoir si la seconde société est la continuation de la première, et est tenue, par suite, des engagements consentis par celle-ci, — le conseil de préfecture saisi de la question ne peut pas sans excès de pouvoir, élargir le débat et se saisir de questions qui n'ont pas été comprises dans le renvoi. (*C. d'Et.*), 819.

— (3) Chemins de fer départementaux. — Convention passée avec des entrepreneurs sous réserve de l'approbation du projet par le ministre des travaux publics. — Nouvelle convention passée avec d'autres entrepreneurs. Demande d'indemnité formée par les premiers concessionnaires. — (*Sieurs Chevalier, Lambert et Rey contre département de la Drôme.*) — Lorsqu'un département a concédé à un tiers des lignes d'intérêt local sous réserve de l'approbation législative et de l'intervention de l'État pour la garantie d'intérêt, il ne doit pas une indemnité

à ce tiers à raison de ce qu'éventuellement et pour le cas où ces conditions ne se réaliseraient pas il a approuvé la concession des travaux à un nouvel entrepreneur, alors que la première concession n'est devenue caduque que par suite du refus du ministre des travaux publics d'y adhérer et d'engager l'Etat à concourir au payement d'une garantie. L'inexécution de la convention n'est pas imputable au département. (*C. d'Et.*), 233.

— (4) Mesures de contrôle et de surveillance. — Arrêtés préfectoraux. — Sanction pénale. — (*Sieur Cuny.*) — La validité des mesures de contrôle et de surveillance qu'il appartient aux préfets de prendre quant à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local et des tramways n'est pas subordonnée à l'approbation préalable du ministre, et il n'y a pas lieu de distinguer à cet égard entre les différents modes de traction qui pourraient être mis en usage. — La sanction pénale de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 s'attache aux arrêtés pris par les préfets pour le contrôle et la surveillance des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, bien que ces arrêtés n'aient pas été revêtus de l'approbation préalable du ministre. (*C. de cass.*), 149.

— (5) Passages à niveau. — Barrières. — Dispense. — Arrêté préfectoral. — Énumération limitative. — (*Sieur Tabary-Lefèvre*) — L'article 20 de la loi du 11 juin 1880, en autorisant les préfets à dispenser les compagnies de chemins de fer d'intérêt local de poser des barrières aux croisements des chemins peu fréquentés, ne prescrit aucune forme spéciale pour cette dispense. — Doit être, dès lors, considéré comme caractéristique de la dispense, l'arrêté qui ne fait pas figurer tel passage à niveau dans l'énumération de ceux dont il ordonne limitativement la clôture. (*C. de cass.*), 849.

— (6) Tramways. — Travaux d'entretien de la voie. — Ville de Bordeaux. — (*Compagnie des Tramways et Omnibus de Bordeaux.*) — Décidé que la compagnie étant tenue des travaux d'entretien de la chaussée, devait exécuter à ses frais les travaux destinés à lui rendre son profil normal et fournir à ses frais les pavés neufs nécessaires (1re esp.), la main-d'œuvre (2e et 3e esp.) et le sable (3e esp.). (*C. d'Et.*), 25.

— Départementaux, 722.
— Dakar à Saint-Louis, 366.
— Est, 39, 119.
— Intérêt local de la Haute-Loire, 819.
— Lyon à Genève, 729.
— Miniers. (*Cir.*), 316.
— Nord, 20, 39, 133.
— Orléans, 20, 852.
— P.-L.-M., 117, 654, 729, 812.
— Gares communes. (*Cir.*), 167.
— V. Décompte, Dommages.

CHEMINS VICINAUX ET RURAUX :

— (1) Conseil général. — Commission départementale. — Délibération prononçant le classement d'un chemin vicinal ordinaire. — Non-recevabilité d'un recours formé devant le Conseil d'Etat pour cause d'inopportunité dudit classement. — (*Hospice de Pamiers.*) (*C. d'Et.*), 20.

— (2) Arrêté de classement. — Dépossession immédiate. — Indemnité. — Exigibilité. — Intérêts. — (*Sieur Pernelle.*) — L'effet des décisions prononçant le classement d'un chemin vicinal et en déterminant la largeur est d'opérer la dépossession immédiate du propriétaire des parcelles comprises dans les limites dudit chemin. — En conséquence, doit être cassé le jugement qui ajourne jusqu'à l'exécution matérielle des travaux projetés le payement de l'indemnité obtenue par le propriétaire dépossédé et décide, en outre, que, jusqu'à cette époque, ladite indemnité ne sera pas productive d'intérêts. (*C. de cass.*), 85.

— (3) Chemin d'exploitation. — Riverain. — Usage. — (*Sieurs Frappier et Félène.*) — Le propriétaire d'une carrière à laquelle aboutit un chemin est riverain et, dès lors, intéressé à l'usage dudit chemin. En conséquence, il est légalement présumé avoir un droit d'usage. (Loi du 20 août 1881, art. 33.) (*C. de cass.*), 86.

— (4) Cumul du pétitoire et du possessoire. — Chemin. — Possession annale. — Droit au chemin. — (*Sieur Bayard.*) — Il y a cumul du possessoire et du pétitoire lorsqu'un jugement décide, dans le dispositif, que la partie à la possession annale d'un chemin ou, tout au moins, le droit de s'en servir. (*C. de cass.*), 88.

CHEMINS RURAUX. V. Communes.

CHEMINS VICINAUX. V. Communes, Décompte.

CHEUX, 296.
CHEVALIER, Lambert et Rey, 233.
CHUPIN, 766.
Cimetières. V. Communes.
CLÉMENT (Dame), 671.
Clichy (Commune de), 17.
COLETTE, 258.
COLLET, 757.
Commis des ponts et chaussées. V. *Cir.*, 53, 396.
Communes :
— (1) Algérie. — Communes. — Taxes municipales. — (*Sieur Drivon.*) — Prestations en nature. — Lieu d'imposition. — Lorsqu'un établissement agricole se trouve placé sur la ligne divisoire de deux communes, et que les chevaux et voitures y attachés servent à l'exploitation des terrains situés sur les deux territoires, le contribuable ne peut être imposé à la taxe des prestations pour sa personne et ses chevaux et voitures que dans la commune où se trouve la plus grande partie de l'établissement, et où le contribuable possède sa maison d'habitation. (*C. d'Et.*), 136.
— (2) Chemins vicinaux. — Alignement. — Anticipation. — Dégradation. — Compétence. — (*Sieur Gaillard et autres.*) — Tribunal de simple police. — Le fait par le riverain d'un chemin vicinal d'avoir établi une rampe d'accès sur le devant de sa maison au moyen d'un remblai encombrant le fossé et l'accotement de la voie, constitue non une incorporation du domaine public à la propriété du riverain, mais une simple dégradation prévue par les articles 172, 197 et 199 du règlement général sur les chemins vicinaux. En conséquence, le conseil de préfecture est incompétent pour réprimer cette contravention (*Gaillard*, 1re esp.). — Alignement. — Traverses. — Construction. — Anticipation. — Bien que les arrêtés de classement d'un chemin vicinal ordinaire, fixant la largeur de cette voie à six mètres, n'en aient pas déterminé les limites, il y a usurpation par le riverain qui, à un endroit où les les limites se trouvent en fait fixées par des constructions établies de chaque côté, a rebâti sa maison en saillie sur la fondation de l'ancienne construction (*Bonhomme*, 2e esp.). — Rejet d'une objection tirée de ce que le riverain se serait conformé à un arrêté d'alignement délivré par le maire : cet arrêté, d'ailleurs rapporté, ne pouvait faire, à raison de son irrégularité, obstacle à la poursuite de la contravention (*Bonhomme*, 2e esp.). — Procédure. — Conseil d'Etat. — Intervention de la commune admise (2e esp.). — Conseil de préfecture. — L'arrêté par lequel le conseil de préfecture a statué sur le vu d'un certificat produit par l'administration après que les débats ont été clos, et que l'affaire a été mise en délibéré est nul pour vice de forme alors que ledit certificat n'a pas été communiqué au contrevenant (*Bonhomme*, 2e esp.). (*C. d'Et.*), 137.
— (3) Chemins vicinaux. — Anticipation. — Conseil de préfecture. — Exécution de l'arrêté. — Incompétence. — (*Maire de la commune de Cabourg.*) — Le conseil de préfecture qui, statuant sur une anticipation commise à un chemin vicinal ordinaire, a condamné le délinquant à démolir dans le délai d'un mois le mur construit en saillie sur l'alignement, n'est pas compétent pour connaître des difficultés soulevées au sujet de l'exécution de son arrêté. (*C. d'Et.*), 372.
— (4) Chemins vicinaux. — Dégradation et non anticipation. — Compétence du tribunal de simple police. — (*Sieur Granchamp.*) — Le fait par un riverain d'avoir labouré au droit de sa propriété le bord d'un chemin vicinal, pour faciliter l'écoulement des eaux, constitue non une anticipation proprement dite, mais la simple dégradation prévue par l'article 201, paragraphe 8, du règlement général sur les chemins vicinaux. En conséquence, le tribunal de simple police est à l'exclusion du conseil de préfecture seul compétent pour statuer sur la contravention résultant de ce fait. (*C. d'Et.*), 123.
— (5) Chemins vicinaux de grande communication. — Elagage des arbres. — Frais d'entretien. — Excès de pouvoir. — (*Commune de Filliévres*). — Les frais d'élagage des arbres plantés sur les accotements des chemins vicinaux de grande communication doivent-ils être supportés par chaque commune à raison des arbres plantés sur son territoire et dont elle recueille les fruits et les produits, ou rentrent-ils dans les dépenses d'entretien à la charge de l'ensemble des communes intéressées ? — Rés. dans ce dernier sens. (*C. d'Et.*), 757.

— (6) Chemins vicinaux de grande communication. — Permission de voirie. — Retrait. — Motif alléguant à tort l'intérêt de la vicinalité. — Détournement de pouvoir. — (*Sieurs Thorrand et Cie.*) — Est entaché d'excès de pouvoir l'arrêté par lequel le préfet retire l'autorisation qu'il avait précédemment accordée, de faire passer les eaux d'une source dans des canalisations posées sous un chemin de grande communication, bien qu'il soit fondé sur les intérêts de la circulation, si cette allégation n'a pour objet que de faire échec à une décision du Conseil d'État qui avait déjà annulé un précédent arrêté de retrait d'autorisation pour détournement de pouvoir, et d'écarter les apparences d'un nouveau détournement de pouvoir. (*C. d'Et.*), 201.

— (7) Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Loi du 21 mai 1836. — (*Sieur Burel et autres.*) — Réclamation formée plus de trois mois après le 1er janvier qui suit la publication du rôle et plus d'un mois après la réception par le contribuable de la lettre l'avisant du rejet de la demande qu'il avait formée à la mairie : non-recevabilité (*Burel*, 1re esp.). — Lieu d'imposition. — Contribuable ayant son principal établissement à Paris où il réside pendant huit mois de l'année avec ses enfants et deux de ses serviteurs, imposé dans une commune où il n'habite que pendant quatre mois. Décharge dans cette commune (*Vingtain*, 2e esp.). — Annualité. — Cheval possédé au 1er janvier et vendu seulement au mois de février : taxe due pour l'année entière (*Mougne*, 2e esp.) ; — voitures pouvant être au 1er janvier simultanément attelées : imposition due (*Mougne*, 3e esp.). — Cheval et voiture à quatre roues employés au service de la famille du contribuable, et possédés au 1er janvier. Taxe due (*Aroux*, 79.548). — Exemption accordée à un individu atteint d'hypertrophie du cœur (*Taffet*, 4e esp.). (*C. d'Et.*), 140.

— (8) Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Exemption accordée à un portier-consigne : il fait partie de l'armée active. — (*Sieur Martini*). (*C. d'Et.*), 560.

— (9) Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Subventions spéciales. — (*Sieur Gasnier. — Sieur Jaluzot.*) — Prestations. — Exemptions. — Infirmités. — Est imposable à la taxe des prestations : un militaire réformé à la suite d'une blessure à la jambe qui lui a fracturé le tibia : il se livre habituellement aux travaux de l'agriculture (*Gasnier*). — Subventions spéciales. Procédure. Conseil d'Etat. — Délai. — Non-recevabilité d'une requête enregistrée à la préfecture plus de deux mois après la notification de l'arrêté attaqué (*Jaluzot et Cie*). (*C. d'Et.*), 646.

— (10) Chemins vicinaux. — Prestations en nature. — Exemption accordée à un individu frappé d'interdiction comme se trouvant dans un état habituel d'imbécillité. — (*Dame Gérard-Bastard*). (*C. d'Et.*), 725.

— (11) Chemins vicinaux. — Prestations. — Subventions. — (*Sieur Lambert et autres*). — Chemins vicinaux (Loi du 21 mai 1836). — Prestations. — Annualité. — Eléments d'imposition non possédés au 1er janvier. Décharge (*Dame Locard.*) — Subventions pour dégradations extraordinaires. — Expertise relative à des dégradations causées en 1887, n'ayant eu lieu qu'en 1891 par le fait du requérant. Régularité de cette expertise, alors surtout que l'expert a eu à sa disposition des documents, établis en temps utile, lui permettant d'apprécier l'existence et l'étendue des dégradations (*Lambert.*) — Dégradations extraordinaires causées, par des transports de plâtre, à un chemin vicinal figurant sur le tableau des chemins entretenus à l'état de viabilité. Subvention due (*Lambert.*) — Subvention fixée en tenant compte du nombre et du poids des chargements, de la distance parcourue et des diverses circonstances dans lesquelles les transports ont été effectués (*Lambert.*) — Procédure. Conseil d'Etat. — Recours collectif formé par une seule requête contre trois arrêtés, ayant fait chacun l'objet d'une notification distincte. Recevabilité seulement en ce qui concerne les subventions de la première année dénommée dans la requête (*Lambert*). (*C. d'Et.*), 740.

— (12) Taxes assimilées. — Prestations. — (*Commune de Savigné - Lévêque contre sieur Collet*). — Chemins vicinaux. — Prestations en nature (Loi du 21 mai 1836). — Infirmités. — Ancien militaire blessé au bras, et réformé avec congé n° 1 ; exemption accordée. (*C. d'Et.*), 757.

— (13) Chemins vicinaux. — Prestation

COMMUNES (*suite*) :
en nature. — Exemption. — Loi du 21 mai 1836. — (*Sieur Guillier et autres.*) — Exemption accordée à un individu atteint — de faiblesse très prononcée de la vue (*Guillier*, 1re esp.) ; — d'une hernie inguinale, bien qu'il se livre à quelques menus travaux d'agriculture (*Nouël*, 2e esp.), (*C. d'Et.*), 764.
— (14) Chemins vicinaux. — Propriété du sol. — Conseil général. — Routes départementales. — Déclassement. — Recours pour excès de pouvoir. — (*Commune de Fossat.*) — Le conseil général compétent pour prononcer par une mesure d'ensemble le déclassement des routes départementales, et leur incorporation dans le réseau des chemins vicinaux de grande communication, ne peut pas, sans excès de pouvoir, réserver au profit du département la propriété du sol des voies déclassées et des parcelles ultérieurement acquises pour la rectification de ces chemins. (*C. d'Et.*), 371.
— (15) Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Moulin ; entreprise industrielle. — Calcul de la subvention ; prestations. — (*Sieur Godart.*) — Moulin servant à la production de farines destinées au commerce : entreprise industrielle ; subvention due pour les dégradations extraordinaires résultant des transports. — La taxe des prestations ne doit pas être déduite du montant de la subvention due. (*C. d'Et.*), 442.
— (16) Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Viabilité. — Tierce-expertise — (*Sieur de Pruines.*) — Chemins vicinaux; subventions spéciales. — Viabilité suffisamment constatée : le chemin a été compris sans réclamation au tableau des chemins en état de viabilité. — Partie du chemin assise sur un sol peu résistant : subvention établie en tenant compte de cette circonstance. — Evaluation des dégradations en tenant compte de la nature et du poids des chargements, de la distance parcourue, du nombre des colliers, de l'importance de la circulation générale, du droit de se servir du chemin dans des conditions normales. — Tierce-expertise. — La loi du 22 juillet 1889 supprime la tierce-expertise dans les instances relatives aux subventions spéciales. — Convocation. — Sous l'empire de la loi du 21 mai 1836, la partie intéressée ne devait pas être mise en demeure d'assister à la tierce-expertise. — Tardiveté de la tierce-expertise ; rejet : les retards sont imputables à l'expert du requérant et le tiers-expert a dû néanmoins remplir efficacement sa mission. (*C. d'Et.*), 656.
— (17) Chemins vicinaux. — Usurpation — Question préjudicielle. Exception de litispendance. — (*Sieur Giraudet.*) — L'établissement d'une clôture sur le sol d'un chemin vicinal, dont les limites ont été régulièrement déterminées, constitue une usurpation. — L'arrêté fixant les limites du chemin a incorporé *ipso facto* à la voie publique le sol compris dans les limites qu'il détermine. — Procédure. — Le conseil de préfecture, régulièrement saisi d'une contravention pour usurpation, doit statuer, nonobstant l'exception de litispendance opposée par le contrevenant et tirée de ce que la juridiction civile serait saisie de la question de propriété. (*C. d'Et.*), 50.
— (18) Chemins ruraux. — Délibération de la commission départementale portant reconnaissance d'un chemin rural rapportée par une délibération ultérieure. — Recours sans objet. — Non-lieu à statuer. — (*Sieurs Bazin, père et fils.*) (*C. d'Et.*), 202.
— (19) Chemins ruraux. — Subventions spéciales. — Transports de bois. — (*Sieur Thomas.*) — Chemin rural n'étant pas en état de viabilité au 1er janvier : expert s'étant borné à évaluer la somme nécessaire à la réparation dudit chemin et à la répartir arbitrairement entre la commune, le requérant et d'autres industriels : décharge (*C. d'Et.*), 203.
— (20) Chemins ruraux. — (*Dames Véron-Duverger et autres.*) — Tableau. Demande en radiation. — Le préfet et le ministre de l'intérieur ne sont pas compétents pour ordonner la radiation de différents chemins des tableaux des chemins ruraux d'une commune. — D'ailleurs les tableaux dont s'agit n'ont pas eu pour effet d'attribuer aux communes la propriété des chemins qui y sont portés et n'empêchent point les requérants de faire valoir devant l'autorité judiciaire les droits qu'ils peuvent avoir sur le sol des chemins (Dames Véron-Duverger, 1re *esp.*). — Classement. — Exception de propriété. — Chemin desservant deux hameaux

d'une commune, livré depuis longtemps à la circulation générale et séparé par une haie de la propriété riveraine; reconnaissance par la commission départementale comme chemin rural, après une enquête au cours de laquelle le requérant n'a point fait valoir ses prétentions à la propriété dudit chemin; pas d'excès de pouvoir. D'ailleurs cette décision ne fait pas obstacle à ce que le requérant fasse valoir devant l'autorité judiciaire les droits de propriété qu'il peut avoir sur le sol du chemin (Veuve Lepoultel, 2e *esp.*). (*C. d'Et.*), 563.

— (21) Chemins ruraux. — Reconnaissance. — (*Ministre de la guerre contre Commission départementale du Morbihan. Champ de tir de Grandchamp.*) — Enquête : la date de l'ouverture de l'enquête ne doit pas être notifiée individuellement à chaque riverain. — Etat de reconnaissance : on doit considérer comme contenant toutes les indications substantielles exigées par la loi un état de reconnaissance qui désigne la direction des chemins ruraux, leur longueur sur le territoire de la commune, leur largeur sur les différents points, et qui porte les noms des propriétaires des parcelles riveraines des chemins avec les numéros du cadastre, alors que les plans qui ont servi de base à l'enquête comprenaient un plan d'ensemble des diverses voies publiques de la commune et des chemins ruraux à reconnaître et un plan détaillé désignant, indépendamment du tracé de chaque chemin, les parcelles riveraines avec les numéros qu'elles portent au cadastre. — Chemins livrés à la circulation générale; absence de réclamation devant la commission départementale; propriété non contestée lors de l'enquête; régularité de l'arrêté de reconnaissance. (*C. d'Et.*), 747.

— (22) Cimetières. — Distance de l'agglomération habitée. — (*Sieur et dame de Buisseret.*) — Cimetière situé à moins de 35 mètres de la masse des habitations agglomérées et notamment à 22 mètres de la maison du requérant, dont la construction est antérieure à l'an XII : annulation de l'arrêté préfectoral autorisant l'agrandissement de ce cimetière. — Un recours formé contre un arrêté préfectoral autorisant l'agrandissement d'un cimetière est encore recevable, lorsque les terrains nécessaires pour l'exécution de l'ouvrage projeté ont été acquis par la commune depuis plusieurs années, mais qu'aucun travail n'a encore été exécuté. (*C. d'Et.*), 746.

— (23) Distribution d'eau. — Commune de Clichy. — Interprétation du cahier des charges. — (*Commune de Clichy contre Compagnie générale des Eaux.*) — Décidé que la compagnie générale des Eaux qui prenait, lors du traité, des eaux en aval de Paris, avait rempli son obligation de fournir des eaux salubres en les prenant en amont de Paris (II). — Décidé que le tarif réduit n'était applicable qu'aux abonnements d'au moins 100 mètres cubes desservis par la même prise d'eau (II). — Décidé que l'article 6 du traité conférant à la commune de Clichy le droit de profiter des réductions apportées par la ville de Paris au tarif des concessions d'eau, ne lui donnait pas le droit d'obtenir un rabais de 25 p. 100 sur le prix des travaux de branchement et de prise d'eau, stipulé par la ville de Paris (IV). — Non-recevabilité : de conclusions présentées — par la commune tendant à imposer à la compagnie la fourniture et l'entretien de compteurs; — par la compagnie tendant à lui faire reconnaître le droit de majorer le prix pour l'eau excédant le volume porté dans les polices d'abonnement au compteur. Il s'agit de traités intervenus entre la compagnie et les particuliers, l'abonnement au compteur n'étant pas prévu au marché (V et VI). — Procédure. — Le conseil de préfecture, saisi de conclusions tendant à faire fixer l'étendue des obligations de la compagnie des eaux, était tenu de statuer sur des conclusions tendant à faire condamner ladite compagnie à fournir à la commune de Clichy une eau salubre susceptible d'être employée aux usages publics et privés (I). (*C. d'Et.*), 17.

— (24) Distribution d'eau. — Concession n'impliquant pas le retrait de concessions antérieurement accordées et limitées d'ailleurs à la distribution des eaux provenant d'un cours d'eau déterminé; rejet de la demande d'indemnité basée sur le maintien des canalisations relatives à des eaux d'autre provenance. — (*Ville de Cauterets contre Société des Eaux de Cauterets.*) — Procédure. — Arrêté par défaut : caractère non contesté par le dé-

COMMUNES (*suite*) :
fendeur qui a conclu au rejet de l'opposition au fond ; recevabilité du pourvoi contre le deuxième arrêté qui rejette l'opposition. (*C. d'Et.*), 49.
— (25) Traité pour la distribution des eaux ; modification écartée par le conseil de préfecture ; excès de pouvoir. — (*Compagnie générale des Eaux contre Ville de Toulon.*) — Une convention modifiant un traité de concession étant intervenue entre les parties intéressées, le conseil de préfecture ne peut pas supprimer l'un des articles du nouveau contrat, et le remplacer par l'article correspondant de l'ancien traité de concession. — Décidé, par application du cahier des charges, qu'un projet de barrage dressé par la compagnie concessionnaire des eaux devait être soumis au service des ponts et chaussées du département. (*C. d'Et.*), 130.
— (23) Distribution d'eau. — Concession. — Difficultés sur l'interprétation du marché ; transaction ; compromis. — (*Ville d'Aix-les-Bains contre Compagnie des travaux hydrauliques.*) — Le conseil de préfecture, saisi de difficultés relatives à l'exécution d'un marché passé entre un entrepreneur et une commune pour la captation de sources et la distribution d'eau, a ordonné une expertise pour vérifier les travaux exécutés et la qualité des eaux ; au cours de l'expertise, le maire, autorisé par le conseil municipal, a passé avec l'entrepreneur une convention qualifiée de transaction, mais qui, loin de mettre fin aux difficultés soumises à l'origine au conseil de préfecture, stipule qu'il ait fait choix de deux experts pour régler les points restant en litige, cette convention constitue un compromis, entaché d'une nullité d'ordre public, au regard de la commune, et celle-ci ne peut pas s'en prévaloir avant toute exécution, nonobstant l'approbation préfectorale. — En conséquence, c'est à tort que le conseil de préfecture l'a validée, et il y a lieu de remettre les parties dans l'état où elles se trouvaient à la suite de l'arrêté passé en force de chose jugée, qui a ordonné l'expertise. (*C. d'Et.*), 193.
— (27) Droits de stationnement sur les dépendances de la grande voirie fluviale et terrestre. — Décret. — Recours pour excès de pouvoir. — (*Commune du Pecq.*) — Le décret par lequel le Président de la République modifie, en vue de faciliter la navigation et d'assurer la liberté du commerce, les propositions d'un conseil municipal relatives au tarif des droits à percevoir par la commune sur les dépendances d'un fleuve et de routes nationales, n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. (*C. d'Et.*), 48.
— (28) Taxe de pavage. — Ville de Bordeaux. — (*Sieur Minvielle.*) — Les propriétaires d'immeubles à Bordeaux sont tenus de supporter les frais du premier pavage des rues (chaussées et revers) en pavés de grès de sept à huit pouces d'échantillon, alors que les précédents pavages ne remplissaient pas ces conditions. (*C. d'Et.*), 725.
CONDUCTEURS des ponts et chaussées. V. *Circ.*, 58, 162, 396, 773.
CONFLITS :
— (1) Compétence. — Action en garantie. — Conflit négatif. — (*Sieur Delnaud.*) — L'autorité judiciaire, saisie d'une demande en résiliation de bail avec indemnité, formée par des locataires contre le propriétaire d'un immeuble dont les accès ont été modifiés à la suite de travaux de voirie, est compétente pour statuer sur l'action en garantie dirigée par le propriétaire contre la ville, auteur des travaux. (*Trib. des conf.*), 314.
— (2) (Procédure en matière de). — Lieu de dépôt de l'arrêté de conflit. L'arrêté de conflit doit à peine de nullité être déposé au greffe de la juridiction qui a statué en dernier ressort sur le déclinatoire. — En conséquence, si le déclinatoire a été rejeté successivement par le tribunal et par la Cour d'appel, c'est au greffe de la Cour que doit être déposé l'arrêté de conflit. (*Préfet de la Haute-Garonne.*) (*Trib. des conf.*), 392.)
— V. Cours d'eau, 386. Dommages, 394.
CONSEIL D'ETAT, 24.
— V. Procédure.
CONTRAVENTIONS. V. Chemins de fer. — Cours d'eau.
CONTRIBUTIONS DIRECTES. — (*Compagnies du Nord et d'Orléans.*) — Réclamations : (Lois des 21 avril 1832, 4 août 1844, 22 juillet 1889). — Motifs du recours. — Requête n'exposant ni les faits, ni les moyens de recours, et contenant simplement une référence aux moyens présentés à l'appui d'un pourvoi antérieur. Non-recevabilité

(*Compagnie d'Orléans*). — Droit proportionnel. — Chemins de fer. — Sont imposables au droit proportionnel comme servant à l'exploitation de l'établissement industriel : les h l's employées par l'administration des douanes pour les vérifications qu'elle opère, mais servant en même temps pour le déchargement et le dépôt des marchandises, alors surtout que la compagnie perçoit un droit de magasinage sur les marchandises, qui y restent déposées au delà d'un certain délai (*compagnie du Nord, gare de Lille-Saint-Sauveur*, 6e esp.); — les logements des surveillants des gares (*gare de Jeumont*), 7e esp.); — les voies, les plaques tournantes et les changements de voies qui desservent la halle aux marchandises et servent au chargement et au déchargement des marchandises (*gare de Jeumont*, 7e esp.); — (*gare de Fourmies : — gare de Louvignies; — gare de Cysoing; — gare de Templeuve; — gare de Baisieux; — gare du Pont-de-la-Deule; — gare du Quesnoy; — gare de Curgies; — gare de Montigny; — gare de Bachy*);— les voies servant de dépôt pour le matériel de réserve (*gare de Sin-le-Noble*, 8e esp.). — Capitalisation de l'outilage fixe faite au taux de la capitalisation des bâtiments (*gare de Jeumont*, 7e esp.; — *gare de Louvignies; — gare de Cysoing; — gare de Baisieux*; — *gare du Pont-de-la-Deule; — gare du Quesnoy*; — *gare de Curgies; — gare de Montigny; — gare de Steenbecque; — gare d'Onnaing*); — plaques tournantes, ponts à bascule, grue Nepveu, pompe du réservoir, fosse à piquer (*gare de Lourches*, 9e esp.); —*gare de Thiennes; — gare de Blanc-Misseron; — gare de Bachy; — gare de Landrecies*). — La valeur locative des terrains acquis par la compagnie doit-elle être calculée d'après le prix d'achat des terrains ou par comparaison avec la valeur locative des terrains de la commune? — Rés. dans ce dernier sens (*Compagnie du Nord, gare de Lille-Saint-Sauveur*, 6e esp.; — *gare de Steenbecque*). — Valeur locative non exagérée. — Rejet (*gare de Lille-Saint-Sauveur*, etc.). (*C. d'Et.*), 20.

CONTRÔLEUR DES MINES. Frais de tournées. (*Circ.*), 676.

— (Traitement). (*Circ.*), 59.

CORDIER, 859.

CORDONNIER, 293.

CÔTES-DU-NORD (Département des), 659.

COUDERC, PONS et MONTEILLET, 246.

COURS (Commune de), 240.

COURS D'EAU :

1° *Navigables et flottables.*

— (1) Rivières canalisées. — Contravention. — Déversement d'eaux boueuses. — (*Sieur Chapheau.*) — Le déversement d'eaux résiduaires provenant d'une râperie de betteraves, non directement dans le lit d'une rivière canalisée, mais dans un fossé d'écoulement se jetant dans un affluent de ladite rivière, ne constitue pas une contravention de grande voirie. (*C. d'Et.*), 295.

— (2) Fleuves et rivières navigables et flottables. — Loire et affluents. — Pâturages sur les dépendances du canal latéral. — Oies. — Contravention. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Beurrier*) — Les dispositions de l'arrêt du Conseil du 16 juillet 1783 sont applicables au canal latéral à la Loire. — C'est une dépendance de la Loire. — En conséquence, le conseil de préfecture est compétent pour connaître de la contravention résultant du pâturage des oies sur ledit canal, et peut prononcer la condamnation à l'amende et aux frais du procès-verbal. — Les oies doivent être comprises dans les bestiaux dont le pâturage est interdit, — à peine d'amende, par l'arrêt du Conseil du 16 juillet 1783, — sur les dépendances des fleuves et rivières navigables. (*C. d'Et.*), 655.

— (3) Rivières navigables ou flottables. Arrêté de délimitation. — Atterrissements. — Excès de pouvoir. — (*Consorts Leduc et Créteau.*) — Est entaché d'excès de pouvoir l'arrêté préfectoral qui délimite la Loire en suivant les contours des terrains, à des altitudes qui varient selon la hauteur des berges et qui comprend dans la délimitation des parcelles de terrains non recouvertes par les plus hautes eaux avant tout débordement (*Consorts Leduc et Créteau*, 1re esp.) — ou des atterrissements dont les parties basses ne le sont qu'accidentellement en temps d'inondation (*Fouché*, 2e esp.). (*C. d'Et.*), 836.

— (4) Questions préjudicielles. — Plantation d'arbres. — Question de propriété. — (*Sieur Dupont-Raudin.*) — Si le propriétaire d'une parcelle de

COURS D'EAU (*suite*) :
bois bordant une rivière, prévenu d'avoir contrevenu à un arrêté préfectoral, en ayant sans autorisation planté des arbres sur une alluvion faisant partie du lit de cette rivière, allègue pour sa défense que ladite alluvion est incorporée au sol riverain et lui appartient par suite en vertu de l'article 356 du Code civil, le juge de simple police ne saurait trancher lui-même la question préjudicielle de propriété, alors que la prétention du propriétaire s'appuie sur des faits de possession à lui personnels et articulés avec précision, et que, si elle est fondée, elle ôte au fait poursuivi tout caractère de contravention. (*C. de cass.*), 855.

2° *Non navigables ni flottables.*

— (1) Arrosage. — Association syndicale. — Budget. Présidence du syndic le plus ancien, à défaut par le président et le vice-président élus d'accepter leurs fonctions : régularité. — (*Sieur Coussen.*) (*C. d'Et.*), 51.

— (2) Arrosage. — Syndicat libre. — Transformation en syndicat autorisé. — (*Sieur Laurens.*) — Un propriétaire, membre d'un syndicat libre qui a voté sa transformation en syndicat autorisé, n'est pas recevable à se prévaloir de l'irrégularité de la constitution du syndicat consistant en ce qu'il aurait compris à tort contre leur gré dans l'association des propriétaires qui ne faisaient pas partie du syndicat libre. — Décidé, par application de l'acte de société, que certaines terres, étant susceptibles d'arrosage, devaient être comprises dans le périmètre de l'association. (*C. d'Et.*), 443.

— (3) Taxes d'arrosage. — Canal du Drac. — (*Canal du Drac contre sieurs Faure et autres.*) — L'engagement souscrit par un propriétaire, en vue de l'arrosage de ses terrains, pour toute la durée de la concession d'un canal, est opposable aux acquéreurs de ces parcelles en l'absence même de toute transcription. (*Canal du Drac*, 1re esp.). — Lorsqu'un propriétaire a souscrit à l'arrosage de 2ha,50a, en indiquant trois parcelles formant ensemble 4 hectares, sans préciser dans quelle mesure la souscription devait être divisée entre ces parcelles, le concessionnaire du canal a rempli ses engagements, en amenant l'eau nécessaire à l'arrosage de 2ha,50a, devant une seule parcelle de 3 hectares. (*Faure*, 2e esp ; — Commune de Pelleautier.) — Le concessionnaire a également rempli ses engagements en amenant l'eau sans interruption pendant toute l'année seulement à l'entrée de la propriété du contribuable engagé à l'arrosage, encore bien que, par suite du débordement d'une rivière, le contribuable n'aurait pu arroser qu'une partie de sa propriété (*Canal du Drac*, 3e esp.; — Canal du Drac.) — Réduction de taxe proportionnelle : application des clauses de l'acte d'engagement (*Sequestre du canal du Drac.*) — Réclamations. — Délai. — Réclamation formée plus de trois mois après la publication du rôle. Non-recevabilité (*Commune de Pelleautier.*)— Dépens. — Pas de dépens en matière de taxe d'arrosage, autres que les frais d'expertise et de tierce-expertise (*Canal du Drac*, 1re esp.). (*C. d'Et.*), 560.

— (4) Association syndicale. — Taxes. — Périmètre des terrains. Compétence. — Réclamations. — Délai. — (*Association syndicale du Grand-Vey contre sieurs Leduc.*) — Compétence du conseil de préfecture pour rechercher — à l'occasion d'une demande en décharge de taxes — si les terrains imposés devaient être compris dans le périmètre de l'association syndicale. — Réclamation dans laquelle le signataire dénie sa qualité d'associé, présentée dans le délai de quatre mois à partir de la notification individuelle du premier rôle des taxes : recevabilité. (*C. d'Et.*), 47.

— (5) Association syndicale. — Cession de terrains. — Caractère de l'engagement. — Question préjudicielle. — Conflit. — (*Sieurs Bastide frères contre sieur Falgairolles et autres.*) — A la différence des taxes d'arrosage et autres, les engagements souscrits pour la cession de parcelles de terrains nécessaires aux travaux, par l'adhérent à une association syndicale autorisée, ne constituent pas une charge inhérente à l'immeuble et le suivant dans les mains de tout détenteur. — En conséquence, l'acquéreur des parcelles cédées par un adhérent à l'association ne succédant pas, en l'absence d'une clause particulière du contrat de vente, à cet engagement de son auteur, et les aliénations consen-

ties par le vendeur et non transcrites n'étant pas opposables à l'acquéreur qui a fait transcrire, il n'y a pas lieu pour l'autorité judiciaire, compétemment saisie, par l'acheteur exproprié à la requête du syndicat, d'une demande d'attribution définitive de l'indemnité fixée par le jury, de faire interpréter préjudiciellement par l'autorité administrative les causes de cet engagement sans influence, dès lors, sur le sort du litige. (*T. des confl.*), 386.

— (6) Canal d'irrigation de la plaine de Beaucaire. — (*Séquestre du canal de Beaucaire contre sieur Soulier.*) — Dommages aux propriétés riveraines. — Conditions d'écoulement et de séjour des eaux dans une roubine n'appartenant pas au syndicat, modifiées par suite de la construction d'un canal d'irrigation la traversant; aggravation des dommages causés aux propriétés voisines de la roubine; syndicat du canal d'irrigation déclaré responsable. (*Canal de Beaucaire.*) — Procédure. — Décidé que le syndicat n'ayant formé devant le conseil de préfecture aucun recours en garantie contre des tiers à raison des condamnations qui pouvaient être prononcées contre lui pour les dommages résultant du débordement d'un colateur, le conseil de préfecture n'avait point à s'arrêter à la demande de l'administrateur-séquestre du canal tendant à faire surseoir au jugement d'une question de dommage pour permettre au syndicat d'exercer des recours de cette nature, ni à lui donner acte des réserves qu'il entendait former à l'égard de tiers étrangers à l'instance pendante devant ledit Conseil. (*Canal de Beaucaire.*) (*C. d'Et.*), 643.

— (7) Taxe de curage. — Syndicat de la Basse-Seugne. — (*Sieur Rousseau-Boisson et autres.*) — Qualité pour se pourvoir. — Recours formé par un intéressé aux travaux de curage, qui n'a pas été partie devant le conseil de préfecture : non recevabilité (*Rousseau*, 1re esp). — D'anciens propriétaires personnellement imposés sur le rôle de la taxe ne sont pas recevables à déférer au Conseil d'Etat un arrêté du conseil de préfecture qui a statué sur les demandes en décharges formées par les nouveaux propriétaires, leurs ayants cause, seuls réclamants devant le conseil de préfecture. (*Georgeon et autres*, 2e esp.). — Expertise. — Depuis la loi du 22 juillet 1889, l'expertise est encore obligatoire, en matière de taxes assimilées dont l'assiette n'est pas confiée à l'administration des contributions directes, du moment qu'elle a été demandée par les intéressés. — Arrêté annulé. — Renvoi. (*Lambert et autres*, 3e esp.). (*C. d'Et.*), 742.

— (8) Curage. — Excès de pouvoir. — (*Sieurs Taffin de Tilques.*) — Arrêté préfectoral autorisant une commune à exécuter des travaux de curage et d'approfondissement au droit de la propriété du réclamant, non dans un but de police et d'utilité générale, mais en vue de faciliter la circulation des barques qui desservent, soit le rivage communal, soit une sucrerie appartenant à un particulier. — Annulation pour excès de pouvoir. — Intervention admise de la commune autorisée à faire le curage. (*C. d'Et.*), 749.

— (9) Curage. — Insuffisance des travaux. — Mise en demeure; exécution d'office; montant des dépenses. — (*Sieur Hémery.*) — Insuffisance des travaux. — Un arrêté préfectoral ayant prescrit le curage à vif fond et à vieux bords d'un cours d'eau non navigable, un riverain ne se conforme pas à cet arrêté en faisant au droit de sa propriété un simple faucardement. — Exécution d'office. Mise en demeure. — L'insuffisance des travaux exécutés par les riverains étant constatée, l'administration n'est pas tenue de mettre ceux-ci en demeure de les compléter avant d'ordonner l'exécution d'office du curage. — Prix des travaux exécutés d'office. — Les riverains ne sont pas recevables à discuter le montant des dépenses faites par l'administration pour exécuter d'office le curage. (*C. d'Et.*), 765.

— (10) Usines. — Règlement. — (*Sieur Delhoume.*) — Arrêté préfectoral réglant une usine, rapporté par arrêté ultérieur. Recours sans objet. Non-lieu à statuer. — La lettre par laquelle le ministre de l'agriculture se borne à donner à un préfet des instructions pour la préparation d'un nouveau règlement d'usine n'est pas susceptible d'être déférée au Conseil d'Etat. (*C. d'Et.*), 204.

— (11) Usines et moulins antérieurs à 1789. — Règlement d'eau fait non dans un but d'utilité générale, mais

COURS D'EAU (*suite*) :
dans l'intérêt de certains usiniers. — Excès de pouvoir. — (*Sieurs Fauchaux, Dutrop et autres.*) (*C. d'Et.*), 726.
— (12) Moulins. — Règlement — Mise en demeure. Recours. — (*Dame de Rambourgt.*) — L'arrêté par lequel un préfet se borne à mettre en demeure le propriétaire d'un moulin de faire la preuve que le niveau de la retenue de son usine, qui a fait l'objet d'un arrêté de règlement, n'a pas varié depuis la date de ce règlement, n'est pas susceptible d'être déféré au Conseil d'État pour excès de pouvoir. — Ce n'est qu'une mesure d'instruction. (*C. d'Et.*), 807.
— V. Dommages.
COUSSEN, 51.
COUVELACRE, 754.
CRETEAU, 836.
CRÉTÉ et SERT, 837.
CROCHET, 853.
CUNY, 149.
CURAGE. — V. Cours d'eau.

D

DANCHAUD père et fils et ROLLAND, 211.
DARTIGUES, 79.
DECAZEVILLE (Ville de), 246.
DÉCHÉANCE QUINQUENNALE. V. Dettes de l'Etat.
DÉCHIRON, 231.
DÉCOMPTE :

1° *Travaux publics.*

— (1) Chemins de fer. — (*Compagnie de Fives-Lille.*) — Article 32. — Lorsqu'un prix spécial a été consenti pour le cas où les déblais de rochers dépasseraient des chiffres prévus, il n'y a lieu d'allouer une indemnité par application de l'article 32 que si les déblais dépassent d'un tiers les cubes à raison desquels un prix spécial a été accordé. — Augmentation de plus du tiers sur plusieurs natures d'ouvrages : indemnité accordée reconnue suffisante. Rejet. — Lorsque le détail estimatif prévoit plusieurs natures de clôture et fixe le prix de la fourniture au kilomètre, l'entrepreneur n'est pas recevable à se prévaloir de l'article 32 des clauses et conditions générales pour réclamer une indemnité à raison de la proportion respective de chacun des modes de clôture employés. — Approvisionnements. — Bois de sapin approvisionnés sans ordre et ne pouvant servir. Rejet; — pavés approvisionnés pour un travail prévu et modifié ultérieurement; indemnité. — Déblais. — En présence d'une clause forfaitaire insérée au devis et portant que « les sondages faits avant l'ajudication ont permis de se rendre un compte exact du prix moyen d'extraction et que ce prix, ayant été établi en conséquence, ne pourra être modifié », l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer un supplément de prix à raison de la proportion rencontrée de rochers durs et compacts. — Reprise des déblais et second jet de pelle qui auraient pu être évités par une autre organisation des chantiers : pas d'*indemnité*. — Jet de pelle et régalage de déblais : non-lieu à l'application du prix de transport. — Dommages causés à l'entreprise — par le dépôt de déblais sur une propriété privée : indemnité allouée à l'entrepreneur. — Modification apportée au projet dans l'intérêt de l'entrepreneur : non-lieu à indemnité ; — déviation ayant fait l'objet d'un projet spécial non contesté par l'entrepreneur dans le délai prévu au cahier des charges : réclamation non recevable. — Ordre écrit. — Emprunt effectué sans nécessité pour la création d'un chemin d'accès; — changements apportés par l'entreprise dans son propre intérêt; — ouverture d'un emprunt sur un emplacement autre que celui prévu et accepté sans réclamation; — substitution par tolérance de matériaux à ceux prévus : absence d'ordre. Rejet. — Prix nouveau. — Charge de déblais en wagons non prévue : application du prix fixé pour un lot voisin à raison du même travail et adjugé au même entrepreneur. Régularité. — Réclamation. — Frais d'expertise à la charge de l'Etat qui n'a fait aucune offre. — Sujétions. — Mains-d'œuvre prétendues exceptionnelles mais résultant de modifications apportées au projet ou imputables à l'entrepreneur. Rejet. — Reprise de déblais en dépôt depuis sept mois : sujétion résultant de tassements; application du prix de fouille; — sujétions non établies; — fourniture de clôtures supplémentaires : indemnité; — retard apporté à l'acquisition des terrains nécessaires à l'organisation des

chantiers : éventualité prévue par application du cahier des charges : pas d'indemnité; — travail en hiver : sujétion implicitement prévue : rejet. — Transports. — Les distances de transport prévues à l'avant-métré devant, aux termes du cahier des charges, servir de base au décompte définitif à moins de changement en cours d'exécution, l'entrepreneur n'est pas recevable à constater les calculs de l'avant-métré s'il ne justifie pas de modifications. — Terrassements non compris dans le corps de chemin de fer et non portés sur les métrés dressés pour servir de base aux calculs des distances moyennes : prix de transport fixés d'après la distance réelle. — Travail compris dans un autre. — Dressement de talus compris dans le prix des fouilles; règlement de talus compris dans le prix d'emploi en remblais des déblais de toute nature. — Travail imprévu. — Défrichement de haies et dessouchages non compris dans le prix des terrassements : rémunération accordée reconnue suffisante Rejet. (*C. d'Et.*), 183.

— (2) Chemins de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Danchaud père et fils et Rolland.*) — Article 32. — Lorsqu'il y a lieu à l'application de l'article 32 des clauses et conditions générales, à raison de l'augmentation de plus d'un tiers du cube prévu pour les déblais de roc et de la diminution de plus d'un tiers du cube prévu pour les déblais de terre, l'indemnité allouée ne peut pas comprendre, en sus du préjudice éprouvé, des dommages-intérêts (I). — Malfaçons. — Réfection à la charge de l'entrepreneur de joints faits en mauvaise saison et dégradés (V). — Modifications en cours d'exécution sur l'ordre des ingénieurs, du profil des tranchées, alors que le travail était presque achevé : plus-value accordée. Régularité (II). — Ponts de service pour relier les tronçons des voies de communications coupées : frais à la charge de l'entreprise (VIII). — Ordre écrit : substitution de la pierre de taille aux moellons piqués prévus (IV); — choix des rochers les plus durs pour maçonnerie, ayant nécessité un débitage onéreux (IX); — pas d'ordre des ingénieurs. Rejet. — Sujétions. — Mise en dépôt de déblais destinés à être employés en ballast : travail prévu : pas de sujétion nouvelle (III). — Voy. aussi ordre écrit. — Travail compris dans un autre. — Le prix du parement vu comprend le rejointoiement (X). — Le prix prévu pour les fouilles des ouvrages d'art comprend le boisage des parois de la fouille (VI), mais ne comprend pas le blindage des fouilles effectuées dans les déblais déposés par l'administration sur l'emplacement des ouvrages d'art : indemnité allouée (VII). (*C. d'Et.*), 211.

— (3) Chemin de fer d'Eygurande à Montluçon. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Boutaud.*) — Article 32. — Diminution de plus d'un tiers : question de savoir si les travaux distraits de l'entreprise étaient compris dans l'adjudication. Renvoi à l'expertise (XX). — Accélération extracontractuelle : ordre de service non exécuté; pas de dommage (XXI). — Ballast : pierre provenant de tranchées éloignées du lieu des travaux. Non-lieu à l'allocation d'un prix supplémentaire : suivant le devis, le ballast devait provenir des déblais rocheux des tranchées et le cube de rocher extrait dans chacune des tranchées a excédé de beaucoup le cube nécessaire pour assurer la fourniture du ballast de la région correspondante (VI). — Difficultés prétendues imprévues dans le cassage du ballast : Rejet : l'entrepreneur a sous-traité pour la fourniture du ballast à un prix inférieur au prix de l'adjudication (VII). — Déblais. — Clause forfaitaire. — Article 98 du devis. — En présence de la clause forfaitaire du devis portant qu'il ne sera fait aucune classification des déblais et que le prix du bordereau est un prix moyen, applicable aux déblais de toute nature, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander un supplément de prix à raison de la proportion considérable de déblais de roc rencontrés dans les travaux (I). — Fouilles des fondations des ouvrages d'art : allocation d'une indemnité de chargement et de transport pour les fouilles des ouvrages placés dans la partie de la ligne en déblai, mais non pour les fouilles des ouvrages placés sur la partie de la ligne en remblai et pouvant être employées sur place dans les remblais (VIII). — Dommages causés à l'entrepreneur : travaux prétendus

DÉCOMPTE (*suite*) :
indûment distraits de l'entreprise. Renvoi à l'expertise pour savoir si ces travaux étaient compris dans l'entreprise (XX). — Griefs non-justifiés (XI, XIV, XXIII) — Ordre écrit : sujétions prétendues imposées pour le rejointoiement des moellons (XIII, XVI) ; pour l'enlèvement d'arbres (XIII) ; perrés exécutés dans des conditions plus onéreuses que celles prévues au devis (XVIII) ; extraction de pavés de carrières autre que celles prévues au devis (XIX) ; — pas d'ordre écrit. Rejet. — Parements vus : renvoi à l'expertise sur le point de savoir si les parements de certains ouvrages sont restés visibles après l'achèvement des travaux (X). — Prix : absence d'un prix spécial pour les ouvrages en moellons têtués ; renvoi à l'expertise (XV). — Devis portant que les prix des maçonneries et des bétons comprennent toutes les mains-d'œuvre et fournitures nécessaires à l'exécution complète des ouvrages : non-lieu à l'allocation d'un prix spécial pour l'arasement, le nettoyage et le lavage des extrados des voûtes (XVII). — Réclamations. — Voy. Transports — Attachements pris contradictoirement avec l'entrepreneur et acceptés par lui sans réserves. Non-recevabilité de réclamations formées contre les énonciations de ces attachements (X). — Décomptes partiels définitifs signés sans réserve. Non-recevabilité de conclusions tendant à la revision de ces décomptes (XVI, XVII). — Réception provisoire fixée à la date de l'achèvement des travaux par la régie et non au jour où l'entrepreneur du ballastage et de la voie a pu commencer ses travaux, les ouvrages d'infrastructure étant loin d'être achevés à ce moment (XXIV). — Régie prononcée avec raison contre l'entrepreneur qui, à la date fixée par le devis, n'avait point achevé l'exécution des travaux et qui n'avait point obtempéré à divers ordres de service à lui adressés (XXII). — Travaux exécutés en régie prétendus non compris dans l'entreprise. Rejet (XXII). — Transports : mode de transport imprévu employé par l'entrepreneur : allocation du prix de transport suivant le mode prévu (III). — Foisonnement : le transport des déblais doit être payé au cube de la fouille, sans tenir compte du foisonnement (II). — Cube des déblais et distance des transports établis d'après les procès-verbaux de piquetage signés sans réserve par l'entrepreneur (III). — Travail compris dans un autre. — Triage des pierres compris dans le prix du ballast (VI) ; chemins en terre autour des ouvrages compris dans les travaux de terrassements (IX) ; frais de défrichement et autres faux frais compris dans le prix des déblais (IV). — Travaux imprévus. — Décapement de remblai. Renvoi à l'expertise pour savoir si la nécessité de ce travail est due au tassement des terres ou au fait de l'entrepreneur (V). — Travail supplémentaire de nettoyage des pierres destinées au ballast dû à la faute de l'entrepreneur et non à l'exécution d'un ordre ; pas d'indemnité (VI). — Travail imprévu exécuté par l'entrepreneur sans observation et sans stipulation de prix spécial ; allocation des prix du bordereau (XII). (*C. d'Et.*), 221.

— (4) Chemin de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Basso et Faletti.*) — Art. 32. — Maçonneries excédant de plus d'un tiers celles prévues, et composées de deux natures de maçonneries en proportions à peu près égales ; établissement d'un prix nouveau pour le tout, sans tenir compte du désistement de l'entrepreneur pour l'excédent de la partie de maçonneries dont l'exécution, à raison de leur nature, ne lui a pas causé de préjudice (III). — Art. 49. — L'entrepreneur a droit aux intérêts du solde lui restant dû à partir de l'expiration du délai de trois mois après la réception définitive (V). — Déblais. — Poudingue marneux. Ouvrage imprévu ; prix nouveau (I). — Sujétions. — Profondeur imprévue des fouilles des ouvrages d'art : prix nouveau (II). (*C. d'Et.*), 237.

— (5) Chemin de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Giroux.*) — Art. 50. — Mise en demeure, en cours d'entreprise, de démolir et reconstruire entièrement des maçonneries non conformes au devis, mais pouvant être réparées sans destruction complète ; absence de procès-verbal dressé par l'ingénieur et relatant les circonstances de la contestation : violation de l'article 50 ; allocation de l'indemnité réclamée par l'entrepreneur (XXVII). — Déblais. —

Cube. — Réclamation. — Le cube des déblais devant être opéré d'après les métrés antérieurs à l'adjudication, l'entrepreneur qui n'a pas réclamé contre ces métrés dans la quinzaine de la communication qu'il en a eue, est déchu du droit de contester les cubes établis d'après ces bases, alors du moins qu'il n'y a pas eu de changement ordonné en cours d'exécution (I, VII, VIII, XI). — Reprise des déblais. — Terres pouvant être chargées directement : rejet (II). — Déblais de roc imprévus : allocation d'une plus-value non passible de rabais (X). — Déblais exécutés par erreur. — Un entrepreneur ayant effectué par erreur des déblais qui devaient être exécutés en régie par l'Etat et ayant signalé cette erreur aux ingénieurs aussitôt après sa constatation, est fondé à réclamer à l'Etat le prix de ces déblais. — Les ingénieurs s'étant opposés à la détermination du cube des déblais extraits, alors que cette opération était possible, allocation à l'entrepreneur de la somme demandée par lui (IV). — Décompte définitif. — Demande de rectification. Erreurs matérielles non établies : rejet (VI). — Difficultés imprévues — non établies : pas d'indemnité (XV); — établies en ce qui touche le battage de pieux : indemnité due (XXV). — Faux frais. — Rentrent dans les faux frais de l'entreprise : — la construction d'un pont de service (XVIII); — le préjudice éprouvé par l'entrepreneur par suite de l'interdiction, à laquelle l'administration est restée étrangère de faire circuler ses voitures sur un pont : pas d'indemnité (XXVI). — Force majeure. — Décidé que les crues d'une rivière dans laquelle sont effectuées des fouilles pour fondations ne constituent pas des événements de force majeure pouvant donner droit à une indemnité (XV). — Intérêts. — Point de départ des intérêts des sommes dues à l'entrepreneur et de la retenue de garantie fixée conformément à l'article 49 des clauses et conditions générales, à l'expiration des trois mois à compter du jour où la réception définitive aurait dû avoir lieu (XXXI). — Matériel de l'entreprise employé par l'administration. — Des ouvriers directement employés par l'Etat s'étant servis de l'outillage d'un entrepreneur, sans que la fourniture de ce matériel ait été régulièrement demandée par les ingénieurs, l'entrepreneur a droit à une indemnité (XII). — Réclamations. — Acquiescement. — Lorsqu'au cours des travaux le ministre a accepté le principe d'une indemnité pour déblais de nature imprévue, il n'est pas recevable devant le Conseil d'Etat à prétendre que ces déblais devaient être payés au prix prévu pour les déblais de toute nature (X). — Réception définitive. Décidé qu'elle aurait dû avoir lieu à l'expiration du délai de garantie, aucune malfaçon ne s'étant révélée pendant cette période, et que la nécessité de quelques travaux de parachèvement constatée après le délai précité ne permettait pas de retarder la réception (XXXI). — Réclamation. — Délai. — L'obligation de réclamer, à peine de déchéance, dans un certain délai, contre les cubes des terrassements n'est pas applicable à des travaux de déblais non compris dans l'entreprise (IV). — Substitution de matériaux à ceux prévus au devis. Pas de prix supplémentaire : cette substitution n'a pas été ordonnée par les ingénieurs et n'était pas nécessaire (XIX). — Sujétions : emploi imposé d'un matériel spécial, alors que l'entrepreneur avait installé un matériel suffisant : indemnité (XII); emploi exigé de matériaux autres que ceux prévus et déjà approvisionnés : indemnité (XXIII); — déblais descendus au-dessous des cotes prévues : indemnité (XV); — fourniture exigée de matériaux autres que ceux prévus : indemnité (XVI); — coulage de béton au milieu de pieux imprévus : indemnité (XVI); — battage des pieux descendus plus bas que les prévisions : indemnité (XXI); — déblais exécutés sous l'eau par la faute de l'administration au lieu d'être extraits à sec : indemnité (XXI). — Sujétions non établies : les déblais ont été exécutés dans les conditions prévues (XVII, XXIV). — Travail compris dans le prix d'un autre : nettoyage, lavage et arasage compris dans le prix de la maçonnerie (XX). — Travaux non prévus au devis, — reconnus nécessaires : indemnité due (XXIII); — nécessité non établie : pas d'indemnité (II). — Travaux supplémentaires rentrant dans les prévisions du cahier des charges : pas d'indemnité (IX). (*C. d'Et.*), 297.

— (6) Chemin de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics con-*

DÉCOMPTE (*suite*) :
tre sieur Ferrucci.) — Art. 33. — Augmentation du prix de la main-d'œuvre : demande de l'entrepreneur en résiliation de son marché ; continuation des travaux sur les instances des ingénieurs et sous réserve d'un supplément de prix : renvoi à l'expertise pour déterminer si la demande de résiliation était fondée et, en cas d'affirmative, fixer le supplément de prix dû à l'entrepreneur pour augmentation du prix de la main-d'œuvre (VII). — Art. 35. — Mise en régie. Inventaire. — Des attachements dressés six mois après la mise en régie pour constater la quantité des matériaux approvisionnés, existant au moment où l'entreprise avait été arrêtée, équivalent à l'inventaire contradictoire prescrit par l'article 35. — En conséquence, bien que l'entrepreneur n'ait pas réclamé dans les dix jours à dater de la présentation de ces attachements, renvoi aux experts pour détermination des quantités réelles de matériaux approvisionnés, existant lors de la mise en régie (IV). — Art. 39 et 41. — Attachements. Métrés. — Les pièces dressées, non au fur et à mesure des travaux, mais en bloc après la mise en régie, pour constater les quantités d'ouvrages effectuées, constituent des attachements ou des métrés. — En conséquence, l'entrepreneur n'est pas tenu de réclamer dans les dix jours à partir de la présentation de ces pièces, mais dans les vingt jours à dater de la présentation du décompte auquel elles ont servi de base (II). — Carrières. — Insuffisance des carrières prévues au devis non établie : rejet (VIII). — Contradiction entre le devis estimatif et le cahier des charges. — En cas de contradiction entre le cahier des charges et le devis estimatif, on doit s'en tenir aux dispositions du cahier des charges (III). — Dommages à l'entreprise. — Retard. — Renvoi à l'expertise pour rechercher si la prolongation de la durée de l'entreprise n'est pas imputable à l'administration (VI). — Procédure. — Arrêté préparatoire. — Décidé qu'un arrêté doit être considéré comme tel dans celle de ses dispositions qui prescrit une expertise, tous droits réservés, et ne peut, dès lors, être déféré sur ce point au Conseil d'Etat, — que le même arrêté est au contraire définitif dans celle de ses dispositions qui écarte une fin de non-recevoir opposée par l'Etat à un entrepreneur et peut, par suite, être immédiatement attaqué sur ce point (I). — Substitution de matériaux. — Pierres de taille substituées par l'entrepreneur, sans ordre écrit des ingénieurs, aux moellons smillés prévus au devis : pas de supplément de prix. (*C. d'Et.*), 358.

— (7) Chemin de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Goeytes, père et fils.*) — Art. 32. — Pour déterminer s'il y a eu dépassement de plus du tiers des quantités prévues, il faut tenir compte de l'ensemble des travaux de chaque nature ; en conséquence, ce calcul ne saurait s'effectuer sur le cube d'une tranchée prise isolément, quelles que soient les difficultés rencontrées (I, b). — Déblais. — Prix forfaitaire, article 98 du devis. — En présence de la clause forfaitaire du devis portant que le prix unique des terrassements est fixé à forfait et que l'entrepreneur ne saurait être admis à réclamer pour insuffisance des sondages, dureté imprévue des terrains ou tous autres motifs .. l'entrepreneur n'est pas fondé à arguer des indications fournies par les sondages ni de la composition des déblais, pour demander un supplément de prix (I, a). — Foisonnement. — Non-lieu à supplément de prix par application du cahier des charges. (*C. d'Et.*), 373.

— (8) Chemin de fer. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Jeanne Deslandes.*) — Art. 32. — Augmentation de plus d'un tiers des quantités de certaines natures d'ouvrages : appréciation de l'indemnité due (VI). — Déblais. — En présence de la clause forfaitaire insérée au devis (art. 98) aux termes de laquelle une classe unique de déblais est admise avec des prix moyens quelle que soit la proportion des diverses natures de terrains, l'entrepreneur n'est pas recevable à demander l'allocation d'un prix supérieur à celui du bordereau, à raison de la présence dans les tranchées d'un banc de rocher siliceux exceptionnellement dur (III). — Remblais. — Indemnités aux propriétaires des terrains fouillés, mises à la charge de l'entrepreneur. — Dommages causés à l'entreprise. — Prolongation anormale de l'entreprise par suite du retard apporté

à la remise des plans de divers ouvrages, et à la livraison des terrains nécessaires aux travaux : indemnité accordée bien que le cahier des charges ait stipulé que le retard dû aux difficultés relatives à l'acquisition des terrains ne donnerait pas lieu à indemnité (II). — Procédure. — Recours sommaire. Mémoire ampliatif. — Un recours tendant à la réformation d'un arrêté parce qu'il a « sur certains points méconnu la réalité des faits et fait une fausse interprétation des articles du devis », est suffisamment motivé, lorsqu'il est d'ailleurs suivi d'un mémoire ampliatif produit après les délais du recours (I). — Travail compris dans un autre. Le dessouchage des arbres est compris dans le prix des déblais (IV). (*C. d'Et.*), 646.

— (9) Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Jeanne Deslandes.*) — Art. 33. — Augmentation de la main-d'œuvre résultant de la présence simultanée, sur les chantiers, d'ouvriers de l'entrepreneur et d'ouvriers en régie au compte de l'Etat; non-lieu à indemnité : l'entrepreneur pouvait demander la résiliation (II). — Dommages causés à l'entrepreneur. — Ouverture à l'exploitation d'une section du lot à à construire, ayant empêché l'entrepreneur de se servir d'une carrière ouverte à proximité des chantiers; demande d'indemnité rejetée : une convention contenant pour l'entrepreneur des conditions plus favorables que les premières a été passée en vue précisément de favoriser l'ouverture de ladite section (I). — Intérêts. Point de départ. Chose jugée. — Lorsque le Conseil d'Etat a statué sur la demande d'intérêts, la partie n'est pas recevable à demander au conseil de préfecture que le point de départ des mêmes intérêts soit fixé à une date différente (III). (*C. d'Et.*), 650.

— (10) Chemins de fer. — Procédure. — Arrêté préparatoire. — Pourvoi. — (*Sieur Renault.*) — L'arrêté par lequel le conseil de préfecture ordonne une expertise sur certains chefs et ajourne sa décision, sur tous les autres points, sans préjuger le fond, n'est pas susceptible d'être déféré directement en appel devant le Conseil d'Etat. — Cet arrêté n'est que préparatoire. (*C. d'Et.*), 658.

— (11) Chemin de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Chupin.*) — Art. 13. — Arrêt de chantiers résultant de l'insubordination des ouvriers ; perte à la charge de l'entrepreneur (XIX).— Art. 46. — Réception provisoire. — Demande de fixation de la date de la réception provisoire des travaux à une époque où les travaux prévus n'étaient pas encore terminés. Rejet (I). — Carrières. — Insuffisance des carrières prévues non établie : pas d'indemnité (VII). — Changement de carrière de sable nécessité par la faute de l'entrepreneur : pas d'indemnité (XII). — Epuisement d'une carrière prévue non constaté en temps utile. Rejet (XIII). — Déblais. — Art. 97 du devis. — Lorsque l'entrepreneur n'a pas réclamé contre l'avant-métré dans le délai de quinze jours de la notification du piquetage, il n'est pas recevable à contester les cubes des terrassements arrêtés, conformément au marché, d'après les indications de l'avant-métré (II). — Déblais prétendus imprévus. Rejet ; ils rentrent dans l'exécution du projet. — Déblais de fondations d'ouvrage d'art exécutés à sec, application du prix pour déblais ordinaires. Régularité (V). — Art. 98 du devis. — En présence de la clause forfaitaire insérée au devis, l'entrepreneur n'est pas recevable à demander un supplément de prix, à raison de ce qu'il a rencontré des masses de quartz d'une dureté excessive (VIII). — Fausse manœuvre résultant de l'insuffisance des emplacements arrêtés pour le dépôt de ballast. Insuffisance non constatée en temps utile : rejet (XI). — Maçonnerie parementée à joints de hasard ; prix prévu pour la maçonnerie parementée ordinaire applicable et non prix de la maçonnerie de moellons têtués (XIV). — Malfaçons. — Réparation des tassements pendant la période de garantie ; travail à la charge de l'entreprise (XIX). — Ordres écrits. — Absence d'ordres : rejet (VI, IX, XIX) — Plus-value pour déblais de tranchée applicable aux fossés, rigoles (IV) ; — frises de parquets de dimensions prévues, mais contraires aux usages du commerce : plus-value refusée (XVII) ; — menuiserie courbe : plus-value écartée par le cahier des charges (XVIII). — Sujétions. — Substitution en cours d'exécution d'escaliers courbes à des escaliers droits

DÉCOMPTE (*suite*) :
prévus : indemnité allouée (XVI) ; — ballast : dureté des matériaux ; obligation du cahier des charges ; pas de sujétion (X). — Travail compris dans un autre. — La préparation des extrados est comprise dans le prix des maçonneries et des bétons (XV). (*C. d'Et.*), 766.
— (12) Fort de Saint-Menge. — Décision antérieure du Conseil d'Etat. — Interprétation. — Intérêts. — Liquidation. — Ministre. — Décision. — (*Sieur Malègue et héritiers Périer contre Ministre de la guerre.*) — Procédure. — La partie, qui a obtenu un arrêt de condamnation contre l'Etat, est recevable à déférer au Conseil d'Etat la décision par laquelle le ministre, liquidateur, ne lui a pas tenu compte de toutes les sommes auxquelles elle a droit, en exécution dudit arrêt. — Le Conseil d'Etat n'est pas compétent pour liquider lui-même l'indemnité en capital et intérêts due par l'Etat en vertu d'un arrêt de condamnation. — Non-recevabilité d'une demande qui n'a pas fait l'objet d'une solution dans la décision attaquée (*C. d'Et.*), 124.
— (13) Génie. — Mise en régie. — Clauses et conditions générales du 25 novembre 1876. (*Ministre de la guerre contre sieur Woelfflé*). — Article 35, paragraphe 3. — Inexécution partielle d'ordres de service tenant à des circonstances indépendantes de la volonté de l'entrepreneur, et qui étaient imprévues au moment de la notification des ordres ; absence d'observations de la part de l'entrepreneur ; article 35, paragraphe 3, néanmoins inapplicable. Retards dans l'exécution non imputables à l'impuissance, au mauvais vouloir, ou à la négligence de l'entrepreneur. Mise en régie non justifiée. (*C. d'Et.*), 243.
— (14) Génie. — Casernes. — Clauses et conditions générales du 25 novembre 1876. — (*Sieur Rateau.*) — Article 18, 22, 37. — Ingérence de l'administration dans la direction des travaux ; pas d'indemnité ; le service du génie n'a pas excédé la limite des pouvoirs qui lui appartiennent aux termes du cahier des clauses et conditions générales (II). — Article 35, paragraphe 3. — Non-recevabilité d'une réclamation formée contre des ordres prescrivant des travaux imprévus faute de protestation dans le délai de cinq jours (III). — Article 40. — Il n'y a lieu de fixer un prix nouveau pour les rampes en fer et fonte des escaliers, les prix élémentaires de ce travail figurant au bordereau (X). — Article 66. — Ajournement dans les travaux n'ayant pas duré une année : non-lieu à indemnité pour retard ou augmentation du prix de certains matériaux (I). — Article 70. — Réclamation. — Délai. — Non-recevabilité de réclamations formées — plus de six mois à partir du règlement définitif de l'exercice auquel se rapportaient les travaux (IV) ; — plus de dix jours après les inscriptions des attachements et carnets (IV) ; — ou le refus d'accepter certains matériaux défectueux (XIII). — Enduits des surfaces planes ou courbes, prix unique du bordereau applicable (VII). — Faux frais. — Triage de moellons en carrière à la charge de l'entrepreneur (XII). Fausses manœuvres résultant d'une erreur de l'entrepreneur. Rejet (XVIII). Parements vus — exécutés à des maçonneries cachées postérieurement ; non-lieu au payement par application du cahier des charges (VI), — payés au mètre carré, sans déduction des vides correspondant à des surfaces fictives (VI). — Pentures et gonds mis en place. — Application du prix prévu pour les fers forgés avec changement de calibre (VIII) et sans supplément de prix pour le forage des trous de boulons (IX). — Prix nouveau. — Maçonnerie de briques des têtes de cheminées : elles entrent dans les prévisions générales du contrat ; pas de prix nouveau (XVI) ; ferrement imprévu des impostes payé comme petit fer forgé de grande sujétion (XVII). — Sujétions imprévues. — Maçonneries de pierres de taille ; déchet prétendu anormal subi dans la préparation ; absence de sujétion imprévue ; pas de prix nouveau (V) ; crochets porte-fourniments, pas de sujétion (XI) ; taille d'un cordon payée comme taille d'ornement dans les seules parties profilées (XIV) ; jointoiement de maçonnerie neuve et non-rejointoiement. (*C. d'Et.*), 375.
— (15) Génie. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 25 novembre 1876. — (*Sieur Bové*). — Article 66. — Résiliation. — Des suspensions de travaux ordonnées, à diverses reprises, et n'ayant pas duré chacune plus d'une année, ne peuvent donner

lieu à résiliation. — Une suspension de dix-huit mois n'ouvre pas droit à indemnité, si l'entrepreneur a repris les travaux sur un ordre de service, sans faire aucune réserve. (*C. d'Et.*), 808.

— (16) Génie. — Clauses et conditions générales du 25 novembre 1876. — (*Consorts Germain.*) — Art. 70, paragraphe 4. — Déchéance de réclamations formées plus de six mois après l'arrêté de règlement définitif des travaux de l'exercice (II, A; II, C). — Le fait que l'entrepreneur a formé en temps utile ses réclamations contre le règlement d'un exercice ne le dispense pas de réclamer dans les délais pour les travaux des exercices suivants, alors même qu'il s'agit d'une entreprise se continuant plusieurs exercices (II, A). — La circonstance que les officiers du génie ont consenti à discuter au fond une demande tardive ne fait pas obstacle à l'application de la déchéance (II, A). — Retard dans le commencement des travaux de l'un des ouvrages faisant l'objet du marché : exercice du droit de l'administration : pas d'indemnité (I). — Substitution de matériaux : absence d'ordre de service : rejet (II, B). — Procédure : chef renvoyé à une expertise : arrêté préparatoire sur ce point : recours non-recevable (II, D). (*C. d'Et.*), 822.

— (17) Routes nationales. — Décompte. — Clauses et conditions du 16 novembre 1866. — (*Sieur Gérard.*) — Déblais. Prix forfaitaire unique pour déblais de toute nature, quelle que soit la nature des terrains traversés : non-lieu à la création d'un prix nouveau à raison de la proportion des terrains durs rencontrés (I). — Fouilles des ouvrages d'art. Prix comprenant toutes les sujétions : pas de prix nouveau (II). — Carrières. Difficultés exceptionnelles et imprévues non constatées au cours des travaux. Rejet (III). — Ordre. — Substitution de matériaux par suite de l'épuisement prétendu des carrières; épuisement non constaté; substitution non autorisée : rejet (IV). (*C. d'Et.*), 812.

2° *Travaux publics communaux.*

— (18) Construction d'un chemin d'intérêt commun. — Décompte. — (*Sieur Bayle*). — Carrières. — Il n'y a pas lieu d'allouer une indemnité pour changement de carrière, si celle indiquée à l'entrepreneur, bien que située dans une commune autre que celle prévue, est moins éloignée du chantier que celle portée au devis (II). — Malfaçons : Deuxième couche d'empierrement inférieure de 0m,03 à celle que fixait le cahier des charges; malfaçon constatée avant la réception définitive des travaux; retenue opérée sur le montant du décompte (I). — Retard apporté à l'exécution des travaux, attribué au refus de l'administration de consentir à la fixation de prix nouveaux pour certains matériaux. Rejet : le refus de l'administration était justifié (III). (*C. d'Et.*), 834.

— (19) Chemin vicinal de grande communication. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 6 décembre 1870. — (*Sieur Allard.*) — Art. 35. — Réadjudication de l'entreprise à la folle enchère de l'entrepreneur ordonnée par le préfet, sans avoir été précédée d'une régie, mais après mise en demeure de l'entrepreneur. Régularité (I). — Réadjudication ordonnée avec raison à la suite de deux ordres de service inexécutés par l'entrepreneur qui prétendait subordonner leur exécution à l'établissement d'un prix nouveau (II). — Malfaçons. — Démolition ordonnée à bon droit. Valeur des matériaux réemployés par l'administration allouée seule à l'entrepreneur (III). — Rabais. — Approvisionnements payés par suite de résiliation au prix du bordereau sous la déduction du rabais consenti par l'entrepreneur : régularité (IV). (*C. d'Et.*), 29.

— (20) Chemin vicinal de grande communication. — Déblais. — Clauses et conditions générales du 6 décembre 1870. — Procédure. — (*Préfet de l'Hérault contre sieurs Serratrice frères.*) — Art. 32. — Augmentation de plus d'un tiers dans le chiffre d'une nature de déblais. — Pas d'indemnité : aux termes des conditions spéciales de l'entreprise, l'augmentation doit porter sur l'ensemble de tous les déblais qui n'a pas augmenté d'un tiers. — Procédure. Arrêté ordonnant « avant dire droit » une expertise, « tous droits des parties réservées »; caractère préparatoire; pas de chose jugée sur le principe de l'indemnité. (*C. d'Et.*), 644.

— (21) Construction d'un collège. — Dé-

DÉCOMPTE (*suite*) :
compte. — (*Sieur Mérat-Renard contre ville de Tonnerre.*) — Attachements. — A défaut d'attachements permettant d'apprécier la valeur exacte des matériaux de démolition, les évaluations du devis peuvent être admises (VIII). — Enduit en mortier et plâtre exécuté en deux fois, mais constituant un enduit unique moins onéreux que celui prévu : non-lieu à l'allocation du prix de deux enduits (VI). — Expertise. — La mission donnée aux experts de rechercher les malfaçons les autorise à les rechercher toutes, même celles qui n'avaient pas été signalées dans le procès-verbal de non-réception des travaux (VII). — Frais d'expertise réduits de 0f,45 à 0f,20 par kilomètre (XII). — Griefs non établis (III, V, IX). — Malfaçons prétendues aggravées depuis l'expertise et postérieurement à la date de la réception définitive des travaux : demande d'indemnité supplémentaire non recevable (XI). — Procédure. — Ordonnance de soit-communiqué. — Non-lieu à la mise en cause d'un tiers auquel l'entrepreneur requérant n'a pas signifié dans le délai de deux mois l'ordonnance de soit-communiqué rendue sur son recours (X) — Ordre écrit. — Modifications apportées dans l'épaisseur des voûtes : pas d'ordre écrit; rejet (II). — Réception. Prise de possession. — En présence des réclamations du maître de l'ouvrage relativement à l'existence des malfacons, la prise de possession ne saurait être assimilée à une réception définitive; en conséquence, sont recevables les réclamations relatives aux malfaçons même des menus ouvrages (VII). — Matériaux provenant d'une démolition non prévue au devis repris par l'entrepreneur : évaluation du prix (VIII). — Travaux excédant les prévisions du devis et exécutés par l'entrepreneur en conformité des plans qui lui avaient été remis et des ordres qui lui avaient été donnés par l'architecte. Indemnité allouée (I). — Travaux provisoires exécutés avec les mêmes matériaux que les travaux définitifs : prix de ces matériaux alloué comme pour des travaux définitifs (IV). — Vices de construction s'étant manifestés depuis l'expertise — Demande d'une expertise supplémentaire. Rejet : la ville ne peut qu'intenter une action en responsabilité contre qui de droit (XI). (*C. d'Et.*), 369.

— (22) Contradiction entre les prix du bordereau et ceux du devis : allocation des prix du devis par application de la disposition du bordereau, portant qu'en cas de contradiction les prix du devis devront être considérés comme bons. — (*Sieur Rumel-Martin contre ville de Brive.*) (*C. d'Et.*), 727.

— (23) Décès de l'entrepreneur : travaux exécutés par voie d'économie et payés directement par la commune aux ouvriers et fournisseurs; allocation aux ayants droit de l'entrepreneur du bénéfice qu'ils auraient pu réaliser sur lesdits travaux s'ils les avaient eux-mêmes exécutés. — (*Commune de Lederzeele contre sieur Couvelacre et autres.*) — Intérêts alloués. — à partir de la première demande faite devant le conseil de préfecture, les travaux étant à ce moment en état de réception définitive — et non à partir de la signification de l'arrêté du conseil de préfecture. — Procédure. — Chose jugée sur la question de savoir si les créanciers de l'entrepreneur avaient qualité pour poursuivre le règlement de l'entreprise de leur débiteur : en conséquence recours incident desdits créanciers recevable. — Chose jugée : entreprise non résiliée après le décès de l'entrepreneur. (*C. d'Et.*), 754.

— (24) Décompte irrégulier. — Délai de réclamation (Art. 41). — (*Ville de Castelsarrasin contre héritiers Mieulet.*) — Lorsque le conseil de préfecture a ordonné, par un arrêté ayant acquis l'autorité de la chose jugée, qu'un décompte serait dressé par l'architecte, en présence de l'entrepreneur, celui-ci est recevable à critiquer le travail fait par l'architecte seul, alors même qu'il n'aurait pas protesté contre ce décompte lorsqu'il lui a été présenté. (*C. d'Et.*), 761.

— (25) Demande en redressement de comptes fondée sur des erreurs matérielles à l'appui desquelles aucune justification n'est apportée, et déjà rejetée par une décision du Conseil d'Etat; rejet. — (*Commune de Trappes contre sieur Bouvier.*) (*C. d'Et.*), 37.

— (26) Décompte définitif. — Demande en rectification. Absence de production du décompte contesté. — (*Sieur Besson contre commune de Cours.*) — La demande d'une commune en rectification d'un décompte définitif pour erreurs matérielles n'est pas recevable lorsque

le décompte signé de l'entrepreneur n'est pas produit. Il ne peut être fait état d'un décompte signé seulement par l'architecte. (*C. d'Et.*), 240.

— (27) Distribution d'eau. — Décompte. — (*Ville de Perpignan contre sieur Echenoz.*) — Projet d'amenée et de distribution d'eau, approuvé et mis en adjudication, et non exécuté par suite de l'approbation ultérieure d'un second projet : indemnité allouée à l'entrepreneur de la canalisation évincé comprenant : 1° le remboursement des frais d'adjudication ; 2° le manque à gagner; 3° les frais accessoires de voyage et de personnel. — Augmentation de l'indemnité primitivement réclamée. — L'offre faite par un entrepreneur de régler un litige par le payement d'une indemnité déterminée ne fait pas obstacle à ce qu'il demande ultérieurement une somme supérieure si son offre n'est pas acceptée. (*C. d'Et.*), 814.

— (28) Maison d'école. — (*Commune de Château-Bernard contre sieur Rodier.*) — Réception provisoire. — La prise de possession par la commune de l'édifice construit équivaut à une réception provisoire, lorsque la commune n'a formulé aucune réclamation au sujet de la bonne exécution des travaux et lorsque de légères malfaçons signalées après la prise de possession ont été réparées immédiatement. En conséquence, cette prise de possession fait courir le délai prévu pour la réception définitive et fait obstacle à ce que le maître de l'ouvrage signale après ce délai de nouvelles malfaçons. — Travaux supplémentaires ayant pour cause principale le remaniement complet du projet primitif, exécutés par l'entrepreneur d'après les indications de l'architecte et les ordres formels du maire ; condamnation de la commune au payement nonobstant une clause contraire du cahier des charges. (*C. d'Et.*), 74.

— (29) Ecole. — Décompte — Double emploi. — Paiements faits directement par le maître de l'ouvrage, pour le compte et à la décharge de l'entrepreneur, et portés à tort au décompte ; déduction. (*Ville de Verdun contre sieur Netter.*) (*C. d'Et.*), 126.

— (30) Ecole primaire supérieure. — (*Ville de Montbrison contre sieur Galland.*) — Déblais. Forfait — Roc imprévu ; déblais de gor d'une dureté excessive rencontrés en cours d'exécution ; supplément de prix accordé : l'exécution des terrassements moyennant l'abandon des matériaux de démolition ne constitue pas un forfait (I, *a*). — Substitution de matériaux, de qualité autre que celle prévue autorisée par l'architecte, mais non imposée ; prix des matériaux prévus alloué (I, *b*). — Travaux omis au décompte : rectification (I, *c*). — Sommes mises sans solidarité à la charge de l'entrepreneur et de l'architecte par un arrêté antérieur : retranchement du décompte des seules sommes à la charge de l'entrepreneur (II). — Solde dû à l'entrepreneur non liquidé par le conseil de préfecture, liquidé par le Conseil d'Etat (III). — Intérêts alloués du jour de la demande et non du jour de la réception à défaut de stipulation spéciale du cahier des charges (IV). — Réclamations. — Délai. — Notification du décompte définitif à l'entrepreneur non constatée par un procès-verbal régulier ou un document authentique : recevabilité des réclamations de l'entrepreneur. (*C. d'Et.*), 382.

— (31) Construction de l'école normale d'institutrices de Bar-le-Duc. — Décompte. — (*Département de la Meuse contre sieurs Weber et Simon et sieur Micault.*) — Changement de carrières non ordonné ni nécessaire pour les travaux, mais seulement accepté sur la demande de l'entrepreneur ; pas d'indemnité due (IV). — Déblais. — Plus-value de jets sur banquettes pour les déblais effectués à une certaine profondeur, allouée pour toute espèce de déblais exécutés à la profondeur prévue et non point seulement pour ceux exécutés en cuvette. — Banc de rocher. — Décidé que le prix unique applicable aux fouilles de toutes natures, porté au bordereau, ne pouvait, dans la commune intention des parties, s'appliquer aux déblais d'un banc de rocher extrêmement dur et compact, inconnu lors de l'adjudication ; indemnité allouée (I). — Transport des déblais de roc dur n'ayant pas été plus onéreux que celui des déblais prévus : application du prix prévu pour tous les déblais sans classification ; rejet de la demande de plus-value. — Garantie de l'architecte. — Décidé que l'architecte coupable de négligences dans la conduite des travaux ne pouvait être rendu entière-

DÉCOMPTE (*suite*) :

ment responsable du retard apporté à la remise des plans de détail et des dessins d'exécution aux entrepreneurs, le maître de l'ouvrage ayant prescrit la mise en adjudication des travaux sans laisser à l'architecte le temps nécessaire pour dresser lesdits plans et dessins; fixation du chiffre de la garantie (X). — Intérêts alloués à compter de l'expiration du délai de garantie fixé à un an après la réception provisoire, aucune malfaçon importante n'ayant été constatée pendant ce délai (IX). — Malfaçons. — Solives mal assemblées et s'étant rompues sous la charge anormale qui leur a été imposée en cours d'exécution; remplacement à la charge de l'entrepreneur (VII). — Retard dans la remise aux entrepreneurs des plans détaillés et des dessins d'exécution, ayant entraîné un retard dans l'exécution des travaux et de fausses manœuvres, des difficultés pour l'approvisionnement des matériaux et des pertes sur le débit des blocs de pierres de taille. Indemnité allouée aux entrepreneurs (VIII). — Sujétions. — Modifications importantes au projet : augmentation de plus d'un tiers du cube des maçonneries en pierre de taille; appareil et moulures plus onéreux : indemnité allouée (III). — Substitution de matériaux autorisée par l'architecte; qualités égales; non-lieu à réduction de prix (V). — Ciment employé, sans ordre, de qualité supérieure à celle prévue; refus de plus-values (VI). — Travaux imprévus. — Maçonneries en pierres sèches non prévues nécessaires pour combler des vides dans les fouilles, dus à des erreurs de piquetage dont les entrepreneurs ne sont pas responsables. Allocation du prix de ces maçonneries à l'entrepreneur. (*C. d'Et.*), 564.

— (32) Décompte. — Ecoles normales primaires. — Subvention de l'Etat. — Maître de l'ouvrage. — Mise en cause. — (*Sieurs Gaudu frères contre département des Côtes-du-Nord et l'Etat.*) — Procédure. — Mise en cause. — Lorsque l'adjudication des écoles normales primaires a été faite au nom du département qui est propriétaire de ces écoles, le conseil de préfecture n'est pas fondé à mettre hors de cause ledit département, dans la procédure relative au décompte de ces ouvrages, par le motif qu'en vertu des conventions spéciales passées entre l'Etat et le département, la part contributive de celui-ci était fixée à forfait, et que l'Etat devait payer tous les dépassements. — Ces conventions n'ont pu modifier le caractère du marché, et ne sont pas opposables aux entrepreneurs (I). — Art. 49. — Intérêts alloués à partir de l'expiration du délai de trois mois qui suit la réception définitive, l'entrepreneur ayant fait toute diligence pour que l'architecte puisse en temps utile dresser le décompte général (III). — Cautionnement. — Hypothèque. — Lorsque le cautionnement a été fourni par l'entrepreneur au moyen d'une hypothèque sur ses immeubles, celui-ci n'est pas fondé à demander les intérêts de ce cautionnement à raison du retard apporté au règlement de son décompte. — L'entrepreneur ne cesse pas de conserver la jouissance de ses immeubles et il ne justifie pas de retards abusifs imputables à l'administration dans la main-levée de l'hypothèque (IV). — Enregistrement. — Restitution de droits. — Le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une demande en restitution de droits d'enregistrement formée par l'entrepreneur contre le maître de l'ouvrage, à raison d'une faute qu'il aurait commise dans la rédaction du cahier des charges, en n'indiquant pas que le travail était effectué avec la participation de l'Etat, ce qui aurait entraîné une diminution des droits d'enregistrement. — Mais décidé que l'entrepreneur qui a traité avec le département ne peut se plaindre de ce que les droits ont été perçus sans tenir compte de la participation de l'Etat, qui lui était étrangère (II). (*C. d'Et.*), 639.

— (33) Construction d'école. — Décompte. — (*Commune de Portiragues contre sieur Morineau.*) — Expertise. — Expert n'ayant pas prêté serment en même temps que les deux autres experts, irrégularité réparée en temps utile (I). — La date d'une nouvelle visite des lieux ayant été fixée par les experts en présence des parties, une nouvelle convocation adressée aux parties n'était pas nécessaire (I). — Dommage à l'entrepreneur. — Matériaux détériorés et outillage perdu pendant la suspension des travaux, sans que les travaux aient été reçus, ni l'entreprise résiliée. Perte à la

charge de l'entrepreneur (IV). — Matériaux approvisionnés reconnus susceptibles d'être utilisés pour l'achèvement des travaux; payement dû à l'entrepreneur (IV). — Substitution de matériaux. — Matériaux ne provenant pas des carrières prévues au devis; qualités à peu près semblables; substitution autorisée au moins pour certains travaux : indemnité allouée à la commune (III). — Suspension par suite de l'épuisement des crédits. Non-lieu à l'application à l'entrepreneur de la clause pénale portée au cahier des charges (V). — Travaux supplémentaires. — Construction d'un mur de clôture rendue nécessaire par suite d'une modification dans l'emplacement des ouvrages qui s'est produite par le fait de la commune. Prix alloué à l'entrepreneur (II). (*C. d'Et.*), 750.

— (34) Construction d'école. — Décompte. — Travaux supplémentaires. — Responsabilité. — Entrepreneur. — Architecte. — (*Commune de Cazedarnes contre sieur Barthès.*) — Travaux supplémentaires prétendus irrégulièrement entrepris : rejet : le conseil municipal, postérieurement à l'adjudication des travaux, a fait l'acquisition d'une surface supplémentaire de terrains, et l'entrepreneur n'a exécuté les travaux que d'après les instructions qu'il avait reçues. D'ailleurs, ces travaux sont profitables à la commune qui en doit le prix à l'entrepreneur, sauf à recourir en garantie contre le maire ou contre l'architecte, s'il y a lieu. (*C. d'Et.*), 753.

— (35) Eglise. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Papet et Talichet contre ville de Châteauroux.*) — Art 41. — Réclamation formée après l'expiration du délai de vingt jours à partir de la présentation du décompte à l'acceptation de l'entrepreneur : non-recevabilité. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Chose jugée opposée à des conclusions précédemment rejetées par le Conseil d'Etat — Exécution des décisions. — Il n'appartient pas au Conseil d'Etat de prescrire les mesures administratives relatives à l'exécution de ses décisions. — Tierce expertise ordonnée postérieurement à la loi du 22 juillet 1889 qui a supprimé cette mesure d'instruction : irrégularité; arrêté annulé; solution au fond sur le vu des expertises effectuées — Travail effectué sans ordre écrit, mais étant la préparation obligée d'un autre travail prescrit exécuté d'après les dessins préalablement approuvés par l'architecte : prix alloué. (*C. d'Et.*), 35.

— (36) Église — Convention relative à certains travaux déterminés; travaux complémentaires imprévus dus à l'entrepreneur. — (*Sieur Moustié contre Commune d'Uzeste.*) — Procédure. — Conseil de préfecture. — Conclusions non visées ou insuffisamment analysées. Rejet : les conclusions non visées reproduisent les conclusions antérieures suffisamment analysées par l'arrêté. — Défaut de précision des dispositions législatives appliquées. Rejet : le moyen manque en fait. — Omission de statuer. Rejet : en statuant au fond le conseil de préfecture a implicitement rejeté les conclusions à fin d'expertise. (*C. d'Et.*), 72.

— (37) Eglise. — Décompte. — (*Commune de Requista contre sieurs Jean et Augé.*) — Procédure. — Conseil de préfecture. — Composition — Conseiller général appelé pour compléter le conseil de préfecture sans que sa présence soit justifiée par les circonstances prévues par l'arrêté consulaire du 19 fructidor an IX. Arrêté annulé pour vice de forme. — Expertise. — Loi du 22 juillet 1889. — Question transitoire. — D'après la loi du 22 juillet 1889, l'experrtise doit être faite par trois experts à moins que les parties ne consentent à ce qu'il soit procédé par un seul : dans l'espèce, il n'y a lieu de faire téat d'une expertise faite par deux experts. Mais l'affaire étant susceptible d'être jugée à l'aide des autres éléments de l'instruction, il y a lieu de statuer de suite sans renvoi. — Travaux de parachèvement et non de réparation mis à la charge de la commune. Régularité. (*C. d'Et.*), 289.

— (38) Entrepreneur. — Responsabilité décennale. — Compétence du conseil de préfecture. — (*Commune de Vesse-sur-Allier contre sieur Brun.*) — La substitution d'ardoises d'une provenance autre que celle prévue au devis constitue-t-elle un vice de construction susceptible de donner lieu à la garantie décennale prévue par les articles 1792 et 2270 du Code civil? — Non résolu. — V. l'arrêt. — Lorsque la commune a pris possession effective d'un édifice, dans l'espèce une maison d'école, et

DÉCOMPTE (*suite*) :
que les classes y ont été tenues. c'est à partir de cette prise de possession, et non à dater de la réception définitive, que court le délai de dix ans à l'expiration duquel l'entrepreneur est déchargé de toute responsabilité. — L'article 1304 du Code civil, aux termes duquel la prescription décennale de l'action en nullité d'un contrat ne commence à courir qu'à partir de la découverte du dol ou de la fraude, n'est pas applicable à la substitution par un entrepreneur des matériaux d'une provenance autre que celle prévue au devis.— Il dépend du maître de l'ouvrage de vérifier, avant la réception des travaux, la provenance des matériaux employés (*C. d'Et.*), 197.

— (39) Hospices. — Décompte. — (*Sieur Bizien contre Hospice de Carhaix.*)— Malfaçon. Mise en demeure de les réparer, sous peine d'exécution d'office faite par une lettre de l'architecte, au lieu de l'acte extrajudiciaire à la requête du maire prévu au cahier des charges : irrégularité; réparations ordonnées par la commune laissées à sa charge. — Réception définitive des travaux, sous réserve de réductions à opérer au décompte par suite de malfaçons constatées à la toiture : renvoi à une expertise pour déterminer si les malfaçons constituent un vice de construction de nature à nécessiter la réfection totale de la toiture, ou de simples malfaçons susceptibles de réparations. Architecte en chef du département nommé expert par le Conseil d'Etat. (*C. d'Et.*), 816.

(40) — Forfait. — Décompte. — (*Sieur Boussac contre la ville de Toulouse.*) — Forfait. — Les modifications apportées en cours d'exécution qui ont eu pour effet de diminuer le cube des déblais à transporter ne sont pas de nature à faire diminuer le prix du travail fixé à forfait. — Retard dans les payements; non-lieu à indemnité : ils ont été effectués proportionnellement aux travaux exécutés. (*C. d'Et.*), 31.

— (41) Lycée. — (*Ville de Flers contre sieur Robinet.*) — Intérêts du solde alloués à partir de l'expiration du délai de trois mois qui a suivi la réception définitive, par application du cahier des charges. (*C. d'Et*), 381.

— (42) Mairie.—(*Commune de Decazeville contre sieurs Couderc, Pons et Monteillet.*) — Art. 10. Changement de carrières sans ordre de l'architecte : insuffisance des carrières prévues au cahier des charges non-justifiée. Rejet (IV, h). — Art. 30. Résiliation. — Augmentation de plus d'un sixième dans la masse des travaux : résiliation accordée sans indemnité (III). — Art. 34. Résiliation par suite de cessation absolue des travaux ordonnée par l'administration. Rejet : l'entrepreneur a abandonné lui-même les chantiers (III). — Effondrement d'un mur au cours des travaux : deux ouvriers tués, accident causé par le défaut de surveillance de l'architecte et par la faute de l'entrepreneur qui a manqué aux règles les plus élémentaires de la construction : responsabilité partagée (I). — Interruption des travaux pendant quatre ans à la suite d'un accident survenu au cours des travaux : demande d'indemnité formée par la commune. Rejet : il lui appartenait de prendre les mesures nécessaires pour assurer la reprise des travaux (II). — Sujétions. — Emploi du mortier de chaux hydraulique sur l'ordre de l'architecte : prix du bordereau pour cette maçonnerie accordé (IV, a). — Fouilles poussées à 20 mètres au lieu de 4m,20 : allocation d'un prix nouveau (IV, c). — Diminution en cours d'exécution dans le cube de la maçonnerie de pierre de taille sans que la surface de parement ait été modifiée; prix nouveau alloué (IV, e). — Exécution de fondation avec embarras d'étais : faux frais prévus dans le prix du bordereau. Rejet (IV, d). — Travaux exécutés en régie, non inscrits au décompte; prix alloué à l'entrepreneur (IV, b). — Travaux supplémentaires exécutés conformément aux ordres de l'architecte : prix dû à l'entrepreneur (IV, f). (*C. d'Et.*), 246.

— (43) Mairie. — Ecole. — (*Commune de Borey contre sieur Bourgeois.*) — Mise en régie fondée à tort sur le retard apporté par l'entrepreneur dans l'exécution de l'ouvrage et substitution de matériaux à ceux prévus au devis; d'une part, la quantité d'ouvrage prévue au devis ayant été augmentée en cours d'exécution, les délais impartis ne pouvaient plus recevoir leur application; d'autre part, la substitution a eu lieu sur l'ordre du maire; dommages-intérêts accordés (II a et d). — Travaux supplémentaires (caves) reconnus nécessaires en cours d'exécution par suite de la nature du terrain,

et ayant profité à la commune : condamnation de celle-ci au payement (II b et c), sans recours contre l'architecte non déclaré responsable (II f). — Intérêts. — En l'absence de justification de la date des conclusions dans lesquelles est formée une demande d'intérêts, le conseil de préfecture peut les accorder du jour de son arrêté (II g). — Procédure. — Conseil de préfecture. — Composition. — Conseiller général appelé pour compléter le conseil ; arrêté ne contenant aucune mention constatant l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 3 de l'arrêté du 19 fructidor an IX ; arrêté annulé pour vice de forme. Evocation. (*C. d'Et.*), 432.

— (44) Malfaçons alléguées postérieurement à la réception définitive acceptée par le conseil municipal et approuvée par le préfet et après règlement et acceptation par les parties du décompte définitif. — Réclamation non recevable : par suite non-lieu à expertise. — *Sieur Payras contre Ville de Narbonne et sieur Meunier.*) (*C. d'Et.*), 729.

— (45) Marché couvert. Poissonnerie. — (*Sieurs Moreau frères contre Ville des Sables-d'Olonne.*) — Décompte. — L'approbation donnée au décompte par l'architecte n'est pas de nature à engager la commune (II). — Travaux supplémentaires non approuvés — profitables à la commune ; dépenses mises à la charge de cette dernière ; non profitables, laissés au compte des entrepreneurs (III). — Retards dans l'instruction de l'affaire. Dommages-intérêts à la charge de l'entrepreneur (IV). — Procédure. — Expertise poursuivie en l'absence des parties et de l'un des experts ; rejet ; l'entrepreneur a été convoqué à la séance (I). — Double degré de juridiction. — Non-recevabilité d'une demande formée pour la première fois devant le Conseil d'Etat. (*C. d'Et.*), 244.

— (46) Marché couvert. — Réception provisoire. Délai de responsabilité. — (*Sieur Rousseau contre Ville d'Agen.*) — Réception provisoire. — Décidé que la prise de possession des travaux par la commune, la remise à l'entrepreneur d'un certificat de l'architecte, approuvé par le maire, constatant leur bonne exécution et le remboursement du cautionnement équivalaient à une réception provisoire. — Malfaçons (emploi de matériaux de qualité inférieure à celle prévue et défectuosités dans le dallage) — invoquées après l'expiration du délai de garantie fixé à un an : rejet : elles n'engagent pas la responsabilité décennale de l'entrepreneur. *C. d'Et.*), 762.

— (47) Ouverture de rue. — (*Sieur Légal.*) — Déblais supplémentaires : cube exactement apprécié (I). — Travail non compris dans un autre : le prix du pavage ne comprend pas dans l'espèce l'enlèvement des anciens pavés (II). — Retard dans la durée d'exécution des travaux : indemnité refusée ; le retard provient de l'exercice du droit que le cahier des charges donnait à la ville de suspendre en totalité ou en partie le travail (II). (*C. d'Et.*), 216.

— (48) Construction d'un pont. — Décompte. — (*Sieur Thévenet.*) — Régie. — Lorsque l'entrepreneur s'est conformé aux prescriptions de la mise en demeure à lui adressée, la mise en régie ne saurait être régulièrement prononcée trois mois plus tard, sans nouvelle mise en demeure (I). — Retards causés par d'importants changements ordonnés en cours d'exécution et ayant pour effet une notable augmentation des travaux prévus ; clause pénale inapplicable (II). — Réclamations non présentées dans le délai et suivant les formes prescrites par l'article 41 des clauses et conditions générales. Non-recevabilité (III). — Un entrepreneur en protestant contre la mise en régie et en réclamant dans les vingt jours la réparation du préjudice en résultant pour lui, a suffisamment précisé sa réclamation contre toutes les conséquences de cette mesure et par suite contre les retards à lui imputés. — Recevabilité de sa réclamation (II). (*C. d'Et.*), 26.

— (49) Pont. — Décompte — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Déchiron.*) — Art. 32. — Diminution de plus d'un tiers dans une nature de travaux prévus au devis, provenant non pas d'un changement ordonné par l'administration, mais du fait de l'entrepreneur : non lieu à indemnité (I). — — Augmentation de plus d'un tiers du cube prévu des déblais d'emprunt. Renvoi à l'expertise sur le point de savoir si cette augmentation a causé un préjudice à l'entrepreneur et quelle

DÉCOMPTE (*suite*) :
est l'étendue de ce dommage (II). — Ordre. Substitution de matériaux. — Murs en maçonnerie substitués aux palplanches battues prévues au projet. Pas d'ordre écrit Non-lieu à l'allocation d'un prix supérieur au prix fixé au bordereau pour les maçonneries de toutes natures (I). — Expertise. — Conclusions tendant à ce qu'il soit procédé à une tierce-expertise. Rejet : cette mesure ne peut plus être prescrite devant le conseil de préfecture depuis la promulgation de la loi du 22 juillet 1889 (III). (*C. d'Et.*), 231.
— (50) Rejet de décompte par application de la chose jugée, d'indemnités accordées par les experts à l'entrepreneur à raison de travaux autres que ceux pour lesquels le conseil de préfecture avait réservé les droits dudit entrepreneur. — (*Commune de Saint-Féliu-d'Avail contre sieur Escarra.*) (*C. d'Et.*), 833.
— (51) Théâtre des Arts à Rouen. — Décompte. — (*Sieur Julienne.*) — Démolition et reconstruction de murs rendues nécessaires par les détériorations causées par la gelée, mises à la charge de l'entrepreneur qui, malgré les avertissements réitérés de l'architecte, n'avait pas commencé en temps utile, ni conduit avec une suffisante célérité la construction des murs dont s'agit et qui n'avait pris ensuite aucune précaution pour protéger les maçonneries encore fraîches contre les effets de la gelée (I). — Modifications apportées par la ville en cours d'exécution, aux conditions prévues par le devis pour l'exécution de certains ouvrages. Plus-value allouée. Fixation de la plus-value (II). — Travaux non compris dans l'adjudication et confiés à l'entreprenenr seulement au cours de la construction du théâtre : non-lieu à l'allocation d'un prix spécial : l'entrepreneur n'a formulé, en acceptant lesdits travaux aucune réserve contre l'application des prix prévus au bordereau pour les travaux de même nature à exécuter dans les autres parties de l'entreprise et il ne justifie ni de difficultés exceptionnelles, ni de sujétions imprévues (III). — Intérêts : intérêts des sommes restant dues à l'entrepreneur sur les neuf dixièmes de son décompte : allocation seulement du jour de la demande, en l'absence d'une disposition spéciale du cahier des charges (IV). — Intérêts du dixième de garantie stipulé payable à la date de la réception définitive de l'ensemble des ouvrages, laquelle devait avoir lieu une année après la réception provisoire. Absence de réception définitive. Point de départ des intérêts fixé à la date du dépôt du rapport des experts constatant que les malfaçons précédemment signalées étaient réparées, et que l'ensemble des travaux était en état de réception définitive (V). (*C. d'Et.*), 363.
— V. Architecte.
DELHOUME, 204.
DELNAUD, 314.
DÉSARDURATS, 148.
DETTES DE L'ÉTAT. — Déchéance quinquennale. — (*Héritiers Dufourcq.*) — En matière de dommages causés par des travaux publics, la demande d'indemnité adressée au préfet constitue une réclamation faisant obstacle à l'application de la déchéance quinquennale, si l'administration a reconnu alors le principe de l'indemnité et en a accepté le règlement amiable. — Dans ces circonstances, le retard dans le règlement provient du fait de l'administration. — En conséquence, le requérant a droit à une indemnité pour les dommages éprouvés dans les cinq ans qui ont précédé sa demande. (*C. d'Et.*), 824.
— V. Chemins de fer, Dommages.
DISTRIBUTION D'EAU. V. Communes, Décomptes. Dommages.
DOMAINE MARITIME. — Extraction de galets sur le rivage. — Contravention. — Conseil de préfecture. — Compétence. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Holl.*) — Le fait d'extraire des galets sur un point de la plage où cette extraction était interdite par un arrêté préfectoral rendu en exécution de l'ordonnance de 1681, constitue une contravention de grande voirie rentrant dans la compétence des conseils de préfecture. — En conséquence, le délinquant est condamné à l'amende et aux frais du procès-verbal. (*C. d'Et.*), 666.
DOMMAGES :
— (1) Canal d'irrigation. — (*Séquestre du canal de la plaine de Beaucaire.*) — Infiltrations d'eaux salées dans des terrains voisins d'un canal d'irrigation, et ayant eu pour effet de déprécier la valeur agricole desdits terrains ; indemnité due, encore bien que ces dom-

mages auraient pu être évités, au moyen de lavages; il n'a été fait aucune offre pour éviter le dommage. (*C. d'Et.*), 218.

— (2) Captation d'une source. — Caractère de travaux publics. — Compétence. — (*Sieur Sommelet.*) — Un conseil de préfecture est compétent pour statuer sur une action en dommages-intérêts fondée sur la diminution de la force motrice d'une usine par suite de la captation d'une source par une commune. — Encore bien que le dommage résulterait de l'usage fait par la commune d'une source lui appartenant et non de l'exécution même des travaux : l'usage des eaux et les travaux d'adduction forment un tout inséparable. — La commune ayant pris possession de la source pour alimenter les fontaines communales et les réservoirs d'une gare, la circonstance qu'elle a acquis cette source de gré à gré et a pu exécuter son projet sans recourir à une déclaration d'utilité publique n'enlève pas aux travaux le caractère de travaux publics. — Procédure. — Mise hors de cause. — L'entrepreneur des travaux ne doit pas être mis hors de cause dans l'action qui s'élève entre le maître de l'ouvrage dont les travaux sont dommageables et le propriétaire lésé. (*C. d'Et.*), 134.

— (3) Chemins de fer. — Dépôt de déblais. — Passage intercepté. — Occupation de terrains autorisée, à charge de conserver un passage pour les bestiaux le long d'une rivière; passage intercepté par suite du glissement des terres ; condamnation de l'Etat au payement d'une indemnité suffisante pour réparer le dommage et rétablir le passage mais non pour permettre l'enlèvement de tous les déblais. — (*Ministre des travaux publics contre sieur d'Arcamont*), (*C. d'Et.*), 81.

— (4) Chemin de fer. — Tunnel. — (*Compagnie de Lyon contre sieur Peillon et autres.*) — Procédure. — Chose jugée. — Tribunaux judiciaires. — Lorsque des jugements passés en force de chose jugée ont décidé qu'une compagnie avait pu fouiller des terrains expropriés afin d'y creuser un tunnel, sans excéder la limite de ses droits ; mais ont refusé de reconnaître que de ce chef la compagnie n'avait encouru aucune responsabilité pécuniaire, la compagnie n'est pas fondée à soutenir que le conseil de préfecture, saisi d'une demande d'indemnité formée par les riverains, à raison des dommages causés par ce tunnel, a violé l'autorité de la chose jugée, en ordonnant une expertise sur cette réclamation. Le percement d'un tunnel à travers des terrains expropriés ne constitue pas un usage normal du droit de propriété ; ce travail est de nature à ouvrir un droit à indemnité par application de la loi du 28 pluviôse an VIII et de la loi du 16 septembre 1807. Expertise ordonnée. Régularité. (*C. d'Et.*), 117.

— (5) Distribution d'eau. — Occupation temporaire. — Fouilles. — Puits d'aération. — Galerie souterraine. — Compétence. — (*Commune de Mustapha contre sieur Sliman-ben-Bardjarah-ben-Youssef.*) — Lorsqu'un arrêté préfectoral a autorisé une commune à occuper temporairement un terrain pour y faire des recherches en vue de réaliser un projet d'alimentation de la commune en eau potable, et que, munie de cette autorisation, la commune a établi dans le sous-sol de ce terrain une galerie en vue d'en recueillir les eaux, le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître de l'action en dépossession et en réparation des dommages accessoires en résultant. — Les travaux ayant eu pour effet de déposséder définitivement le propriétaire d'une partie du sous-sol de son terrain, il appartient aux tribunaux judiciaires de connaître de l'action en indemnité. (*C. d'Et*), 116.

— (6) Eglise. — Dommages aux personnes. — Chute d'une pierre sur un passant. — Responsabilité. — Communes. — Fabrique. — (*Fabrique de la paroisse Saint-Eustache, à Paris.*) — Les communes, propriétaires des édifices religieux, sont responsables, au principal, des dommages causés aux personnes, du fait des accidents résultant du défaut d'entretien de ces édifices ? — Elles ont seulement un recours contre les fabriques. — Dans l'espèce, décidé que la fabrique qui n'a jamais cessé dans la mesure de ses ressources, de contribuer aux dépenses d'entretien de l'église et de signaler à la commune le péril résultant du mauvais état de certaines parties du monument, — n'a encouru aucune responsabilité au regard de ladite commune. (*C. d'Et.*), 438.

— (7) Dettes de l'Etat. — Travaux pu-

DOMMAGES (*suite*) :

blics. — Dommages. — Echouement d'un bateau dans une rivière canalisée. — Compétence. — (*Sieur Hourdeau et consorts.*) — La demande en dommages-intérêts fondée sur l'exécution imparfaite de travaux publics et sur la négligence des agents de l'Etat à signaler le danger en résultant ne peut pas être portée directement devant le Conseil d'Etat. — Elle est de la compétence du conseil de préfecture. (*C. d'Et.*), 124.

— (8) Rivières navigables et flottables, Barrage. — (*Consorts de Pontgibaud.*) — L'établissement d'un barrage destiné à la navigation, ayant eu pour effet d'exposer la propriété riveraine à des corrosions, de submerger diverses parties de cette propriété, et d'en rendre d'autres plus humides, une indemnité est due par l'Etat à raison de ces divers chefs de dommages, pour privation de jouissance et dépréciation. — Compensation de plus-value. Alluvions artificielles. — On ne doit pas faire entrer en compensation dans l'indemnité le bénéfice résultant d'atterrissements que l'administration ne justifie pas être dus à l'établissement du barrage. (*C. d'Et.*), 127.

— (9) Rivières navigables et flottables. — Barrage. — Dépréciation susceptible d'être supprimée. Non-lieu à indemnité définitive. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Sandelion*) — Lorsqu'un dommage est susceptible d'être apprécié chaque année et d'être supprimé en totalité ou en partie, par suite de l'exécution d'ouvrages projetés, il n'y a pas lieu d'allouer une indemnité pour dépréciation définitive ; mais seulement une indemnité pour les dommages supportés dans le passé, tous droits réservés pour l'avenir. (*C. d'Et.*), 434.

— (10) Cours d'eau non navigables. — Distribution d'eau. — Usines. — Diminution de force motrice. — (*Dame Blin contre ville de Rouen et compagnie générale des Eaux.*) — L'engagement, pris par une ville, d'indemniser les usiniers dont la force motrice se trouverait diminuée par la déviation de sources, implique de la part de cette ville, lorsqu'il est inséré dans le décret déclaratif d'utilité publique, renonciation à se prévaloir des dispositions des articles 641 et 642 du Code civil. — En conséquence, le conseil de préfecture, saisi d'une action en dommages, ne peut surseoir à statuer, jusqu'à ce que l'autorité judiciaire ait prononcé préjudiciellement tant sur les droits de propriété de la ville sur les sources dérivées, que sur les droits à la jouissance des eaux conférés aux usiniers par application de l'article 642 du Code civil. — Procédure. — Conclusions tendant à la mise hors de cause de la ville. Rejet. Le traité passé avec la compagnie des Eaux ne saurait la décharger de toute responsabilité. (*C. d'Et.*). 436.

— (11) Dommages causés à une personne. — Caractère de marché de travaux publics. — Compétence. — Tentes-abris de l'Exposition. — (*Sieur Cauvin-Yvose contre dame veuve Mamet.*) — Compétence. — Le contrat relatif aux travaux de pose et d'entretien des tentes-abris pendant la durée de l'Exposition et stipulant que l'entrepreneur reprendra, après la fermeture, les matériaux fournis par lui, doit-il être considéré comme un marché de fournitures ou un marché de travaux publics ? — Rés. dans le dernier sens. — En conséquence, le conseil de préfecture est compétent pour déclarer l'entrepreneur responsable du dommage causé à une personne par un accident provenant de la mauvaise exécution des travaux. — Dommages causés à une personne par la chute, pendant son passage de cartouches décoratifs posés par un entrepreneur de travaux publics. — Procédure. — Motifs. — L'arrêté par lequel le conseil de préfecture se déclare compétent pour statuer sur une demande en dommages-intérêts, est suffisamment motivé lorsqu'il vise la loi du 28 pluviôse an VIII et déclare que l'accident dommageable est la conséquence de l'exécution défectueuse de travaux publics. (*C. d'Et.*), 241.

— (12) Travaux de nivellement exécutés par l'Etat sur un chemin vicinal dans le but de faciliter l'accès de l'observatoire d'Alger. — Dommage à la propriété d'un riverain non établi. — Travaux ultérieurs exécutés sur l'ordre du service vicinal ; Etat non responsable. — (*Sieur de Polignac.*) (*C. d'Et.*), 233.

— (13) Construction d'un ponceau. — (*Ville de Tlemcen contre sieur Barat.*) — Compétence. — Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour

connaître du dommage causé par un arrêté de police municipale ordonnant la fermeture, sous la menace d'une épidémie cholérique, d'une rue, en vue d'éviter dans la commune la formation d'un foyer d'infection. — Le conseil de préfecture n'excède pas ses pouvoirs, en ordonnant à une commune l'exécution de travaux publics pour faire cesser un dommage, avec clause pénale en cas d'inexécution. — Construction d'un ponceau sur un chemin communal, contrairement aux règles de l'art et ayant eu pour conséquence de refouler les eaux pluviales sur le terrain du requérant: responsabilité de la commune engagée. Indemnité allouée. — Accumulation à 50 mètres de la propriété du requérant des détritus contenus dans les eaux de lavage de l'abattoir. Indemnité allouée. — Lorsqu'un dommage est susceptible d'être apprécié chaque année et d'être supprimé dans l'avenir, il n'y a pas lieu d'allouer une indemnité pour préjudice définitif, mais seulement une indemnité pour les dommages antérieurs, tous droits réservés pour l'avenir. (*C. d'Et.*), 663.

— (14) Rues et places. — Elargissement. — (*Sieur Vidry contre commune de Nébian.*) — Lorsque la démolition d'une maison destinée à l'élargissement d'une place publique, effectuée sans précautions suffisantes, a eu pour conséquence d'occasionner des lézardes à une maison mitoyenne contre laquelle la première était adossée, le propriétaire de l'immeuble endommagé a droit à une indemnité : expertise ordonnée. (*C. d'Et.*), 435.

— (15) Rues et places. — (*Sieur Magnier et autres.*) — Procédure. — Demande d'indemnité formée sans le ministère d'un avocat au Conseil d'Etat : non-recevabilité (*Magnier*, 1re esp). — Loi du 22 juillet 1889. Question transitoire. — Vérification demandée à des experts nommés antérieurement à la promulgation de la loi du 22 juillet 1889. Rapports n'indiquant pas l'avis de chacun des experts en violation de l'article 20 de la loi de 1889. Rejet (*Ville de Saint-Omer*, 2e et 3e esp.). — Rues et places. — Couverture d'un ruisseau ; accès ; fenêtres et conduites d'eau modifiées, gêne apportée pendant les travaux à l'exercice de la profession et diminution de bénéfices ; dommage pour l'avenir ; indemnité allouée (*Ville de Saint-Omer*, 2e et 3e esp.). — Plus-value. — Compensation. — Maison placée désormais en façade au lieu d'être séparée par un ruisseau. Compensation admise pour partie (*Ville de Saint-Omer*, 2e et 3e esp). — Intérêts alloués du jour où ils ont été demandés dans un mémoire déclaré non-recevable par le conseil de préfecture comme contenant des conclusions nouvelles (*Ville de Saint-Omer*, 2e et 3e esp.). (*C. d'Et.*), 809.

— (16) Dommages aux personnes. — Etablissement défectueux d'un trottoir ; absence de précaution. — Compétence. — Dépens. — (*Demoiselle Bérard contre ville de Toulouse.*) — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur une action en indemnité pour le dommage causé à une personne par le mode défectueux d'établissement d'un trottoir et l'absence de précaution pour avertir les passants. — La demande se rattache à l'exécution ou à l'inexécution d'un travail public. — Dépens mis à la charge de la partie qui succombera en fin de cause. (*T. des confl.*), 394.

— (17) Dommages aux personnes. — Tramways. — Accident (voiture renversée) occasionné par un rail faisant saillie sur le sol de la voie publique et le mauvais état des voies ferrées et du pavage dont l'entretien est à la charge de la compagnie: indemnité à la charge de la compagnie des tramways. — (*Compagnie générale française des tramways contre sieur Barthe*). (*C. d'Et.*), 756.

Drac (Canal du), 560.

Droits de stationnement. V. Communes.

DRIVON, 136.

DUBUC (Veuve), 128.

DUFOURCQ, 824.

DUPONT-RAUDIN, 855.

DUPY, 862.

DUTROP, 726.

E

Eaux (Compagnie générale des), 17, 130, 436.

— V. Communes.

ECHENOZ, 814.

Ecole. V. Décompte.

Eglise. V. Décompte. — Dommages.

Elagage des arbres. V. Communes, 757.

Entrepreneur. V. Architecte.

ESCANDE, 570.
ESCARRA, 833.
ESCARRAGUEL, 758.
ESNAULT, 721.
ETAT (L'), 659.
ETIENNE, 253.
EXPROPRIATION :
— (1) Expropriation pour utilité publique. — 1° Demandes réunies. — Réponse unique. — Obscurité. — Equivoque. — 2° Demande divisée. — Indemnité supérieure — (*Dame Renoux et consorts.*) — 1° Lorsqu'un jury réunit plusieurs questions et les résout par une seule réponse, formulée en termes équivoques, sans qu'il soit possible de discerner si cette réponse est ou non en concordance avec les conclusions des parties, la décision est entachée de nullité.—2° Lorsque les parties expropriées demandent une indemnité qu'elles subdivisent en attribuant telle part au terrain et telle part aux arbres, le jury ne peut leur accorder une indemnité subdivisée qui, bien qu'inférieure, dans son total, au total des demandes, est supérieure à cette demande quant à chacune des subdivisions. (*C. de Cass.*), 143.
— (2) Expropriation pour utilité publique. — 1° Extrait du jugement. — Noms des propriétaires. — Délai du pourvoi. — 2° Propriétaires indivis. — Matrice cadastrale. — 3° Indivisibilité. — Nullité du jugement. — 4° Décision du jury. — Réunion des parcelles. — Confusion. — Nullité totale. — (*Sieur Laizé.*) — 1° La notification de l'extrait du jugement d'expropriation qui ne contient pas les noms des propriétaires expropriés ne fait pas courir le délai du pourvoi en cassation contre les propriétaires non dénommés (Loi du 3 mai 1841, art. 15). — 2° Sont nuls tout jugement d'expropriation et tout extrait de ce jugement qui ne mentionnent pas le nom de l'un des propriétaires par indivis du terrain exproprié, alors que ce nom était inscrit sur la matrice cadastrale dans l'année même où a été prononcé le jugement d'expropriation (*Ibid.*). — 3° Et, à raison de l'indivisibilité, la nullité du jugement d'expropriation doit être prononcée à l'égard même des parties non dénommées dans ce jugement. — 4° Lorsque le jury réunit dans une seule et même somme les indemnités allouées à deux parcelles de terrain, la cassation de la décision du jury relativement à l'une des parcelles entraîne la cassation relativement à l'autre parcelle, parce qu'il est impossible de distinguer la part de l'indemnité afférente spécialement à chacune des parcelles (Même loi, art. 38). (*C. de Cass.*), 144.
— (3) Expropriation pour utilité publique. — Jury. — Délibération. — Communication avec des tiers. — Vérification. — Omission. — (*Sieur Legendre.*) — Lorsqu'il est impossible de reconnaître légalement si la disposition de la loi du 3 mai 1841 (art. 38), qui enjoint au jury de délibérer sans désemparer, a été observée ou violée, la décision du jury doit être annulée. — Il en est ainsi notamment quand le procès-verbal porte, sur la réquisition de l'exproprié, que l'avocat et l'avoué de l'expropriant ont pénétré dans la chambre où le jury délibérait, et que le magistrat directeur s'est abstenu de procéder sur ce fait à aucune vérification. (*C. de Cass.*), 146.
— (4) Expropriation pour utilité publique. — Association syndicale. — Jury. — Liste. — Renouvellement. — Opérations commencées. — (*Dame Clément.*) — En matière de travaux entrepris par une association syndicale, comme au cas où il s'agit de tous autres travaux publics, les jurés chargés de la fixation de l'indemnité d'expropriation ne peuvent être utilement désignés qu'autant que la liste annuelle sur laquelle ils figurent n'a pas été renouvelée. — Si cette liste a été renouvelée après leur désignation, mais avant que le jury se soit réuni, la désignation doit être considérée comme non avenue, et les opérations qui sont faites par les jurés ainsi désignés, sont entachées de nullité. (*C. de Cass.*), 671.
— (5) Expropriation pour utilité publique. — Acquisition intégrale. — Offre. — Délai. — Nullité. — (*Sieur Benedetti.*) — Dans le cas où, en réponse aux offres de l'administration sur une fraction d'immeuble, l'exproprié requiert l'acquisition intégrale de l'immeuble, des offres nouvelles doivent lui être notifiées, et l'expropriation doit lui laisser un délai de quinzaine pour délibérer sur l'acceptation de ces nouvelles offres. — La décision du jury doit être annulée en cas d'absence ou de tardiveté des offres nouvelles. (*C. de cass.*), 672.
— (6) Expropriation pour utilité publi-

que. — Association syndicale. — Jury. — Liste. — Renouvellement. — Opérations commencées. — (*Sieur Vigne et autres.*) — En matière de travaux entrepris par une association syndicale, comme au cas où il s'agit de tous autres travaux publics, les jurés chargés de la fixation de l'indemnité d'expropriation ne peuvent être utilement désignés qu'autant que la liste annuelle sur laquelle ils figurent n'a pas été renouvelée. — Si cette liste a été renouvelée après leur désignation, mais avant que le jury se soit réuni, la désignation doit être considérée comme non avenue, et les opérations qui sont faites par les jurés ainsi désignés sont entachés de nullité (Voir arrêt identique du 14 février 1894). (*C. de Cass.*), 841.

— (7) Expropriation pour utilité publique. — Cassation. — Renvoi devant un autre tribunal. — Magistrat directeur. — Jury. — Compétence. — Commission rogatoire. — Chose jugée. — (*Sieur Louchet.*) — Après cassation d'un jugement d'expropriation, le tribunal de renvoi est seul compétent pour désigner le magistrat directeur, lequel doit être nécessairement pris parmi ses membres; et c'est par le jury de l'arrondissement de ce tribunal que doit être réglée l'indemnité. — Le tribunal et le jury de la situation des lieux, irrévocablement écartés par l'arrêt de cassation, n'en peuvent être saisis par commission rogatoire de renvoi; et, d'autre part, cette commission rogatoire, n'étant pas une décision judiciaire, ne saurait jamais acquérir l'autorité de la chose jugée. (*C. de Cass.*), 847.

— (8) Expropriation pour utilité publique. — Indemnité. — Evaluation en espèces. — Supplément de prix en travaux. — Consentement exprès. — (*Dame veuve Bausil.*) — L'indemnité pour expropriation doit consister en une somme d'argent. Le jury ne peut, si toutes les parties n'y ont expressément consenti, faire entrer en ligne de compte des travaux offerts par la partie expropriante. (*C. de Cass.*), 850.

EXTRACTION DE MATÉRIAUX. V. Domaine maritime.

F

FALETTI et BASSO, 237.
FALGAYROLLES, 386.
FAUCHAUX, 726.
FAURE, 560.
FÉLÈNE et FRAPPIER, 86.
FERRUCCI, 358.
FILLIÈVRES (Commune de), 757.
FILS TÉLÉGRAPHIQUES. V. Routes nationales.
— TÉLÉPHONIQUES. V. Voie publique.
FIVES-LILLE (Compagnie de), 183.
FLERS (Ville de), 381.
FOSSAT (Commune de), 371.
FOUCHÉ, 836.
FRAPPIER et FÉLÈNE, 86.
FREINS CONTINUS. V. *Circ.*, 264.

G

GAILLARD, 137.
GALLAND, 382.
GARANTIE D'INTÉRÊTS. V. Chemins de fer.
GARONNE (Haute-) (Préfet de la), 392.
GASNIER, 646.
GAUDU frères, 659.
GEORGEON, 742.
GÉRARD, 812.
GÉRARD-BASTARD (Dame), 723.
GERMAIN (Consorts), 822.
GEY (Veuve), 261.
GIRAUDET, 50.
GIRONDE (Préfet de la), 758.
GIROUX, 297.
GODART, 442.
GOEYTES père et fils, 373.
GRANDCHAMP, 123.
GRANDCHAMP (Champ de tir de), 747.
GRAND VEY (Association syndicale du), 47.
GUÉTONNY, 70.
GUILLIER, 764.

H

HAWKE, 76.
HÉMERY, 765.
HÉRAULT (Préfet de l'), 644.
HOLL, 666.
HONORAIRES. Voir Architecte.
HOURDEAU, 124.
HUBERT BRIERRE, 255.

I

ISLE-SUR-SEREIN (Commune de l'), 38.

J

JALUZOT, 646.
JASSAUD et BELLOUR, 142.

JEAN et Augé, 289.
JEANNE-DESLANDES, 646, 650.
JULIENNE, 363.

L

LADJILI-BEN-SI-AHMED, 821.
LAIZÉ, 144.
LAMBERT, 740, 742.
LAMBERT, Rey et Chevalier, 233.
LAUDAT, 70.
LAURENS, 443.
LEBAS et Margueritat, 200.
Lederzeele (Commune de), 754.
LEDUC, 47.
LEDUC (Consorts), 836.
LÉGAL, 216.
LEGENDRE, 146.
LEMAIRE (Consorts), 219.
LEMANCEAU (Époux), 840.
LIEUGARD, 857.
LOCARD (Dame), 740.
LONGEFOI, 257.
LOUCHET, 847.

M

MAGNIER, 809.
MALÈGUE et Périer (Héritiers), 124.
MAMET (Veuve), 241.
MANYA, 24.
Marché. V. Architecte.
MARGUERITAT et Lebas, 200.
MARTEAU, 722.
MARTINI, 560.
Mécaniciens et Chauffeurs (Durée du travail des). (*Circ.*), 317.
MÉRAT-RENARD, 639.
MEUNIER, 729.
Meuse (Département de la), 564.
MICAULT, 564.
MIEULET (Héritiers), 761.
Mines inexploitées. (*Circ.*), 320.
Ministre du commerce, 837.
— de la guerre, 24, 124, 243, 747.
— des travaux publics, 81, 211, 242, 296, 297, 358, 434, 441, 655, 662, 666, 721, 722, 821.
MINVIELLE, 725.
Montbrison (Ville de), 382.
MONTEILLET, Couderc et Pons, 246.
MONTGOMERY-MOORE, 843.
MONTREUIL (De), 83.
Morbihan (Commission départementale du), 747.
MOREAU (Frères), 244.
MORINEAU, 750.
MOUGNE, 140.
MOUSTIÉ, 72.
Mustapha (Commune de), 116.

N

Narbonne (Ville de), 728, 729.
Nébian (Commune de), 435.
NÉGRANI, 219.
NETTER, 126.
Nivellements. (*Circ.*), 773.
NIVERT, 87.
NOUËL, 764.

O

Occupation temporaire. — Carrière. — Matériaux extraits. Indemnité.—(*Sieurs Bernard et Calimaque contre sieur Bord.*) — Foisonnement. — Le cube des matériaux extraits étant mesuré au vide de la fouille, et leur prix étant établi pour un mètre, matériaux dressés et emmétrés, il y a lieu de tenir compte du foisonnement pour fixer l'indemnité totale (II). — Procédure. — Acquiescement. — Les requérants ayant poursuivi l'exécution de l'arrêté attaqué seulement après l'introduction de leur pourvoi et ayant en outre fait des réserves expresses au sujet du recours qu'ils avaient formé, ne peuvent pas être considérés comme ayant acquiescé à l'arrêté attaqué (I). (*C. d'Et.*), 33.
Offre de concours limitée au payement du capital; intérêts moratoires courus par la faute de l'Etat, laissés à la charge de celui-ci. — (*Commune de l'Isle-sur-Serein.*) (*C. d'Et.*), 38.
— V. Chemins de fer. 662.
Ouvriers mineurs (Caisse de retraite des). (*Circ.*), 445, 470.

P

PAPET et Talichet, 35.
Pavage. V. Communes.
PAYRAS, 728, 729.
Pecq (Commune du), 48.
Pelleautier (Commune de), 560.
PELLION, 117.
PÉRIER (Héritiers) et Malègue, 124.
PERNELLE, 85.
Perpignan (Ville de), 814.
PERRIN-PICARD, 844.

PERSONNEL :

I. — Ingénieurs.

1re *série. — Fascicules envoyés à part du 1er janvier au 11 juin.*

Décorations, 1, 75.
Honorariat, 47.
Nominations, 67.
Promotions, 25, 47.
Services détachés, 25, 33, 47, 75.
Congés, 33.
Congés renouvelables, 13, 26, 34, 41, 48, 63, 91.
Disponibilité, 26, 34, 117.
Démission, 26.
Retraite, 26.
Décès, 13, 34, 48, 63, 68, 117, 131.
Décisions diverses, 2, 5, 14, 26, 35, 41, 48, 63, 68, 75, 87, 91, 93, 117, 123, 131.

2e *sér. — Arrêtés insérés dans les cahiers du 11 juin au 31 décembre.*

Décorations, 572, 678.
Honorariat, 483.
Nominations, 483, 573, 678, 864.
Promotion, 776.
Avancement, 777.
Services détachés, 573, 778.
Congé, 679, 864.
Congés renouvelables, 484, 679, 778, 865.
Disponibilité, 484.
Retraites, 484, 574, 679, 778.
Décès, 398, 484, 680, 866.
Décisions diverses, 399, 485, 574, 680, 779, 866.

II. — Conducteurs.

1re *série.*

Décorations, 2, 7.
Nominations, 3, 7, 16, 30, 38, 45, 51, 65, 70, 78, 88, 119, 127, 132.
Avancements, 17, 94.
Services détachés, 10, 45, 51, 65, 70, 88, 92, 119, 127, 132.
Congés, 8, 10, 20, 31, 52, 71, 120.
Congés renouvelables, 21, 52, 71, 78, 120, 127, 133
Disponibilité, 3, 10, 31, 52, 71.
Retraites, 3, 10, 53, 72, 78, 88, 120.
Décès, 3, 11, 21, 31, 45, 54, 65, 72, 79, 92, 121, 128, 133.
Décisions diverses, 3, 11, 21, 31, 38, 46, 54, 66, 72, 79, 89, 107, 121, 128, 133.

2e *série.*

Décoration, 577.
Honorariat, 578.
Nominations, 402, 491, 577, 688, 787, 868.
Avancements, 690.
Services détachés, 403, 493, 578, 690, 788, 868.
Congés, 493, 788, 869.
Congés renouvelables, 404, 494, 579, 690. 789, 869.
Disponibilité, 404, 495, 692, 790.
Démissions, 579, 692.
Retraites, 496, 692, 790.
Décès, 405, 497, 579, 693, 790, 869.
Décisions diverses, 405, 497, 579, 693, 790, 870.

PLANTATIONS D'ARBRES. V. Cours d'eau.
PLATEAU, 858.
POISSON (Vente et colportage du). (*Circ.*), 469.
POLIGNAC (de), 233.
PONGIBAUD (Consorts de), 127.
PONS, 76.
PONS, MONTEILLET et COUDERC, 246.
PONTS A PÉAGE. — Suppression avant l'expiration de la concession; indemnité fixée après expertise, en tenant compte des charges qui auraient incombé au concessionnaire jusqu'à l'expiration normale de la concession. — (*Sieur Escarraguel contre préfet de la Gironde ès qualités.*)— Procédure. Constitution d'avocat; élection de domicile; assignation. — La notification à une partie du pourvoi signé d'un avocat au Conseil d'Etat, du mémoire ampliatif et de l'ordonnance de soit communiqué satisfait aux prescriptions du décret du 22 juillet 1806 qui exige constitution d'avocat, élection de domicile en son cabinet et assignation à comparaître devant le Conseil d'Etat. (*C. d'Et.*), 758.
PORTS MARITIMES. — Canal de Caen à la mer. — Contravention. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Esnault.*) — Le fait d'avoir, dans une partie du canal de Caen à la mer formant dépendance du port de Ouistreham, amarré un chaland, sans fanal et sans personne à bord pendant la nuit, constitue une infraction à l'article 2, titre I, livre IV, de l'ordonnance d'août 1681, dont la répression appartient au conseil de préfecture. — Condamnation à 25 francs d'amende et aux frais du procès-verbal. (*C. d'Et.*), 721.
PORTIRAGUES (Commune de).
PRESTATION EN NATURE. V. Communes.

PROCÉDURE :
— (1) Conseil d'Etat. — Non-recevabilité d'un recours, en matière de contravention de grande voirie, formé plus de deux mois après la notification de l'arrêté attaqué. — (*Sieur Manya.*) (*C. d'Et.*), 24.
— (2) Conseil d'Etat. — (*Consorts Lemaire et autres.*) — Non-lieu à statuer. — Chose jugée. — Lorsqu'un arrêt de Cour d'appel, passé en force de chose jugée, a statué sur un litige en prenant pour base de sa décision un arrêté d'interprétation du conseil de préfecture, rendu sur renvoi de cette Cour, le recours contre l'arrêté d'interprétation n'est plus recevable.—(Lemaire, 1re esp.). — Cette exception peut être opposée d'office. — (Lemaire, 1re esp.). — Arrêté attaqué non produit (Anticipation sur un chemin vicinal). Non-recevabilité (Négrani, 2e esp.). (*C. d'Et.*), 219.
— (3) Conseil d'Etat. — Recours pour excès de pouvoir formé sur papier non timbré et non enregistré : non-recevabilité. — (*Sieur Bipert.*) (*C. d'Et.*), 763.
PROCÉDURE. V. Conflits.
PRUINES (de), 656.

R

RAMBOURGT (Dame de), 807.
RAOULX-JAY, 260.
RATEAU, 375.
RENAULT, 658.
RENOUX (Dame), 143.
REQUISTA (Commune de), 289.
RÉSILIATION. — Lycée. — Force majeure. — Indemnité. — (*Sieurs Charrier, Laudat et Guétonny contre ville d'Aurillac.*) (*C. d'Et.*), 70.
RESPONSABILITÉ DÉCENNALE. Voir Décompte.
REY, CHEVALIER et LAMBERT, 233.
RIPERT, 763.
RIVAGE MARITIME. — Compétence. — Question préjudicielle — Sursis. — Dessaisissement. — (*Veuve Tuband.*) — Lorsque deux particuliers sont en en instance à propos d'atteintes portées à une jouissance sur des terrains présumés domaniaux et qu'il apparaît que des questions préjudicielles de la compétence de l'autorité administrative vont être soulevées au cours du litige, le tribunal saisi doit, en semblable hypothèse, surseoir à statuer et renvoyer devant les tribunaux compétents le jugement préalable de ces questions, mais il ne peut, à peine de nullité du jugement, se dessaisir par une déclaration d'incompétence (*C. de cass.*), 667.
— V. Domaine maritime.
ROBINET, 381.
RODIER, 74.
ROLLAND et DANCHAUD, 211.
ROUAULT, 860.
ROUEN (Ville de), 436.
ROUGEAULT, 129.
ROUSSEAU, 762.
ROUSSEAU-BOISSON, 742.
ROUTES NATIONALES :
— (1) Ouverture d'une tranchée dans la traverse d'une ville. — Contravention. — (*Dame veuve Dubuc.*) — Le fait par un concessionnaire de distribution d'eau d'ouvrir, sans autorisation, une tranchée dans une route nationale formant traverse d'une commune, en vue de réparer un tuyau de canalisation, constitue la contravention prévue et réprimée par l'arrêt du Conseil du 17 juin 1721 et l'ordonnance du 4 août 1731. — Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour connaître de la répression de ladite contravention. — La loi du 5 avril 1884 n'a chargé le maire de la police des routes nationales dans l'intérieur des agglomérations qu'en ce qui touche à la circulation. (*C. d'Et.*), 128.
— (2) Contravention. — (*Sieur Rougeault.*) — Le déversement, sans dégradation, d'eaux industrielles non nuisibles dans le caniveau dépendant d'une route nationale ne constitue pas une contravention de grande voirie. — Ce fait n'est réprimé par aucun des anciens règlements. (*C. d'Et.*), 129.
— (3) Pose de fils électriques au-dessus de la voie sans autorisation. — Contravention. — Compétence. — (*Sieurs Margueritat et Lebas.*) — Le fait de poser sans autorisation des fils électriques au-dessus du sol d'une route nationale constitue une contravention de grande voirie, prévue et réprimée par le conseil de préfecture en vertu de l'arrêt du Conseil du roi du 27 février 1765. Condamnation à l'amende et aux frais du procès-verbal. Régularité. (*C. d'Et.*), 200.
— (4) Contravention. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Cheux.*) — Constitue une contravention de grande voirie le fait de couper des ar-

bres plantés sur les remblais d'une route nationale, alors même que l'auteur de la contravention n'aurait pas encore reçu d'indemnité pour l'expropriation du terrain employé à ce remblai. — Prescription. Amende Réparation matérielle. — Prescription acquise de l'action publique en vertu de l'article 640 du Code d'instruction criminelle; non-lieu à la condamnation à l'amende, mais seulement à la réparation du dommage causé. — Procédure. Conseil de préfecture. (Loi du 22 juillet 1889, art. 43, § 2). — Lorsque l'ingénieur des ponts et chaussées a présenté des observations orales devant le conseil de préfecture, l'arrêté qui ne mentionne pas ces observations n'est pas entaché de vice de forme. — Cet agent ne représente pas l'État en matière répressive. (*C. d'Et.*), 296.
— Voir Décompte.
Routes départementales. Voir Communes.
Routes. Recensement. Voir *Circ.*, 91, 93, 108.
Rues et places. — Association syndicale. — Protection contre les inondations. — Décompte. — Arrêté du conseil de préfecture. — Interprétation — (*Sieur Varangot.*) — Chose jugée. — Lorsqu'un arrêté du conseil de préfecture passé en force de chose jugée a décidé que les intérêts des sommes dues à un entrepreneur courraient du jour de la demande en justice, et non du jour où elles seraient exigibles, l'entrepreneur ne peut pas, sous prétexte d'interprétation, demander l'allocation des intérêts à partir d'une autre date. — Avances — Imputations des payements. — Mandats. — Lorsqu'un entrepreneur a fait des avances à un syndicat, celui-ci n'est pas fondé à demander que les sommes payées à cet entrepreneur soient d'abord imputées sur le montant des avances passibles d'intérêts, alors que, dans l'espèce, les mandats de payement ont été délivrés sur les crédits pour travaux exécutés. — Si le payement doit être imputé sur la dette que le débiteur avait le plus d'intérêt à acquitter, cette règle subit une exception quand la quittance porte une imputation. — En ce qui concerne la demande d'interprétation des articles 3 et 4 de l'arrêté du 8 juillet 1886. (*C. d'Et.*), 291.
Rues de Paris. — Immeuble en saillie. — Travaux excédant les limites de l'autorisation de faire un ravalement sans relancés; reprise du mur en meulière et ciment et à joints profonds : démolition ordonnée. — (*Sieur Bourse.*) (*C. d'Et.*), 362.
Rues et places. Voir Dommages.
RUMEL-MARTIN, 727.

S

Sables-d'Olonne (Ville des), 244.
Saint-Eustache (Fabrique de la paroisse de), 438.
Saint-Feliu-d'Avail (Commune de), 833.
Saint-Omer (Ville de), 809.
SANDELION, 434.
Savigné-l'Évêque (Commune de), 757.
SERRATICE (Frères), 644.
SERT et Crété, 837.
Servitude :
— (1) Juge de paix. — Dommage aux champs. — Contestation sur le droit de servitude. — Incompétence. — (*Sieur Nivert.*) — Lorsqu'une partie, actionnée pour dommage aux champs, soutient que la parcelle est un excédent de chemin public sur lequel il a certains droits, notamment un droit de passage, le juge saisi doit se déclarer incompétent, à peine de nullité du jugement. (*C. de cass.*), 87.
— (2) Irrigation. — Dommages. — (*Sieur de Boussuges.*) — Le propriétaire d'un fonds inférieur est tenu de recevoir les eaux qui s'écoulent d'un fonds supérieur, où elles ont été amenées par la submersion d'une vigne, et il ne lui est dû l'indemnité qu'au cas d'un préjudice réel (rejet de ce chef.) — Celui à qui est dû une servitude doit faire les travaux nécessaires pour en user sans nuire au propriétaire du fonds servant, à moins de convention contraire, et il est responsable vis-à-vis de ce dernier du dommage causé par une exécution incomplète ou défectueuse de ces travaux. C'est en conséquence au propriétaire qui use du droit de faire passer ou écouler sur les fonds intermédiaires les eaux amenées pour la submersion d'une vigne, à assurer leur écoulement de manière à ne pas nuire aux fonds assujettis. (Loi du 29 avril 1845, art. 698, C. civ.). (*C. de cass.*), 673.
— V. Chemins de fer.
SIMON et Weber, 564.
SLIMAN-BEN-BARDJARAH, 116.
SOCOLINGOM, 262.
SOMMELET, 134.

SOULIER, 643.
SOURCE sur fond d'autrui. V. Action possessoire.
SOUS-INGÉNIEURS des ponts et chaussées (Traitement des), (*Circ.*), 164.
SUBVENTIONS. V. Chemins de fer, Communes.

T

TABARY-LEFÈVRE, 849.
TAFFET, 140.
TAFFIN DE TILQUES, 749.
TAHAR BEN-CHELALI, 821.
TALICHET et PAPET, 35.
THÉVENET, 26.
THOMAS, 203.
THORRAND, 201.
TLEMCEN (Ville de), 663.
TONNERRE (Ville de), 639.
TOULON (Ville de), 130.
TOULOUSE (Ville de), 31, 394.
TRAMWAYS et OMNIBUS de Bordeaux, 25.
TRAMWAYS. (*Circ.*), 166.
— V. Chemins de fer.
— (Compagnie générale française des), 756.
TRANSPORT de voyageurs avec bagages. — Commerce maritime. — Applicabilité de l'article 435 du Code de commerce — *Sieur Montgomery-Moore.*) — Le transport de voyageurs de Trouville au Havre constitue une opération de commerce maritime et donne lieu, par suite, en cas de perte de bagages, à l'application de l'article 436 du Code de commerce. (*C. de cass.*), 843.
TRANSPORTS. V. Chemins de fer.
— militaires. V. Chemins de fer.
TRAPPES (Commune de), 37.
TRAVAUX HYDRAULIQUES (Compagnie des), 193.
TUBAUD (Veuve), 667.

U

USINES. V. Cours d'eau.
UZESTE (Commune d'), 72.

V

VACHERAT (Fils), 668.
VARANGOT, 291.
VERDUN (Ville de), 126.
VERGE-DEJOUX, 89.
VÉRON-DUVERGER (Dames), 563.
VESSE-SUR-ALLIER (Commune de), 197.
VIDRY, 435.
VIENNE (HAUTE-) (Département de la), 653.
VIGNE, 841.
VINGTAIN, 140.
VOIE PUBLIQUE :
— (1) 1° Adjudicataire de l'enlèvement des boues et immondices. — Cahier des charges. — 2° Pouvoirs de l'autorité municipale. — Propriétés privées ouvertes au public. — (*Sieur Eugène Etienne.*) — 1° Lorsque le cahier des charges intervenu entre une ville et l'adjudicataire de l'enlèvement des boues et immondices prescrit d'enlever « les boues, dégrais de chaussées empierrées, ordures, immondices..., poussières, cendres, suies... et détritus divers, en un mot tout ce qui est abandonné sur la voie publique », cette disposition s'applique à la sciure de bois apportée sur une place publique par l'entrepreneur d'un cirque. — 2° Les pouvoirs de l'autorité municipale relatifs à la police, à la sûreté et à la salubrité des voies publiques s'appliquent indifféremment aux rues qui font partie du domaine public communal et à celles qui, demeurées propriétés privées, ont été, du consentement de leurs propriétaires, ouvertes au public et assimilées ainsi à la voie publique. (*C. de cass.*), 253.
— (2) Jet d'immondices. — Affiche placardée à la porte d'une mairie. — (*Sieur Joseph Longefoi.*) — L'article 475, n° 8, du Code pénal est applicable au jet d'immondices qui ont sali une affiche placardée à la porte d'une mairie, le jet d'ordures ayant par là même atteint cette mairie. (*C. de cass.*), 257.
— (3) Embarras. — Mobilier déposé sur la voie publique. — (*Sieur Edouard Lieugard.*) — L'article 471 n° 4 du Code pénal n'admet d'autre excuse que la nécessité, et le juge de police ne peut légalement faire résulter cette excuse que d'un fait accidentel imprévu ou de force majeure. Le juge ne saurait notamment se fonder sur l'absence d'une fourrière publique pour excuser un huissier qui, après avoir expulsé un locataire, a déposé le mobilier de celui-ci sur la voie publique qu'il a ainsi embarrassée. (*C. de cass.*), 857.
— (4) Embarras. — Excuse de nécessité. — (*Sieur Edouard Plateau.*) — Ne commet aucune violation de l'arti-

cle 471, n° 4 du Code pénal le juge de police qui déclare que le stationnement d'une voiture sur la voie publique n'est pas punissable parce qu'il n'a pas dépassé le temps strictement nécessaire pour dételer le cheval et remiser ladite voiture. (*C. de cass*), 858

— (5) Embarras. — Commissaire-priseur. — (*Sieur Jules-Gustave Cordier.*) — C'est à tort que le juge de police considère comme occasionné par un événement de force majeure l'embarras de la voie publique, reproché à un commissaire-priseur qui a fait exposer sur la voie publique des objets mobiliers à vendre dépendant d'une succession acceptée bénéficiairement, alors que le prévenu n'a fait, ni fait faire, par les intéressés, aucune diligence à l'effet d'obtenir qu'il fût procédé à la vente dans un lieu autre que la maison du défunt (*C. de cass.*), 859.

Voirie :

— (1) Cave établie sous une voie publique. — Contravention de grande voirie. — (*Sieur Hubert-Brierre.*) — L'existence d'une cave sous une voie publique de la ville de Paris porte une atteinte permanente à l'intégrité de cette voie. Cette atteinte constitue la raison principale de la suppression de la cave et doit, à moins qu'un motif contraire ne soit exprimé, faire considérer l'infraction à l'arrêté préfectoral qui l'ordonne comme une contravention de grande voirie. (*C. de Cass.*), 255.

— (2) Autorisation de voirie. — Révocation — Arrêté municipal illégal. — (*Sieur Gustave Colette.*) — Les autorisations de voirie, que l'administration est toujours libre de refuser, ne peuvent, une fois accordées, être révoquées que dans l'intérêt de la viabilité et de la conservation du domaine public. — Est, dès lors, illégal l'arrêté du maire qui retire l'autorisation de placer sur les voies publiques des fils électriques, en se fondant sur la nécessité de prémunir la ville contre un procès que pourrait intenter un autre bénéficiaire d'une semblable autorisation. (*C. de Cass.*), 258.

— (3) Autorisation de voirie. — Révocation. — (*Sieur Raoulx-Jay.*) — Une autorisation de voirie, même tacite, ne peut être révoquée que dans l'intérêt de la viabilité et de la conservation du domaine public. Notamment elle ne peut être retirée en vue de soustraire la ville aux conséquences pécuniaires d'un procès. (*C. de Cass.*), 260.

— (4) Travaux confortatifs. — Appréciation de l'autorité administrative. — Jugements et arrêts. — Procès-verbal régulier. — Jugement de relaxe basé sur des renseignements pris en dehors de l'audience — (*Veuve Gey.*) — I. L'autorité administrative a seule qualité pour apprécier si des travaux faits sans autorisation ont ou non le caractère confortatif, et, en déniant aux travaux qui motivent la poursuite le caractère confortatif que leur attribue le ministère public, le juge de police commet un excès de pouvoir. — II. Doit être annulé le jugement de relaxe rendu au mépris des constatations d'un procès-verbal régulier et fondé sur des renseignements pris par le juge personnellement, en dehors de l'audience et non soumis à un débat contradictoire. (*C. de Cass.*), 261.

— (5) Contravention. — Câble téléphonique détérioré par des eaux chaudes versées dans un égout. — Compétence. — (*Ministre du commerce contre sieurs Crété et Serl.*) — Le fait d'avoir, en déversant dans un égout des eaux chaudes, détérioré un câble téléphonique placé dans cet égout, constitue une contravention de grande voirie prévue par l'article 2 du décret du 27 septembre 1851. — En conséquence, le conseil de préfecture est compétent pour connaître de la contravention et les pénalités édictées par l'article 2 du décret-loi de 1851 sont applicables. (*C. d'Et.*), 837.

— (6) Autorisation intéressant la voirie urbaine. — Durée. — (*Sieur Stéphane Crochet.*) — Les autorisations préfectorales intéressant la voirie urbaine, sont régies, quant à leur durée et quant à leurs effets par l'arrêt du conseil du roi du 6 octobre 1733 et par les lettres patentes du 22 du même mois, enregistrés au parlement de Paris le 24 mai 1735 et toujours en vigueur aux termes de l'article 29, titre 1er de la loi des 19-22 juillet 1791. De ces dispositions il résulte que ceux qui ont obtenu des permissions de voirie urbaine sont tenus de s'en servir dans l'année du jour de leur date, après quoi elles demeureront nulles et de nul effet. (*C. de Cass.*), 853.

— (7) Jugements et arrêts. — Signature de la minute du jugement. — Voirie. — Chemin rural. — Publicité. — Dé-

VOIRIE (*suite*) :
faut de classement. — (*Sieur Jean Dupy.*) — I. Les dispositions de l'article 164 du Code d'instruction criminelle ne sont pas prescrites à peine de nullité. — II. En l'absence d'un acte administratif ayant classé un chemin parmi les chemins ruraux d'une commune, il appartient au juge de police de déclarer la non publicité de ce chemin, bien qu'un procès-verbal de gendarmerie l'ait désigné comme étant « un chemin de servitude publique ». — Ce magistrat ne saurait toutefois motiver sa décision sur ce point, uniquement sur le défaut de classement, un chemin pouvant avoir le caractère de chemin public sans avoir été administrativement classé comme tel. (*C. de Cass.*), 862.

W

WEBER et SIMON, 564.
WEIDKNECHT, 441.
WOELFFLÉ, 243.

Z

ZONE DE PROHIBITION. V. Chemins de fer, 242.

FIN DE LA TABLE DES LOIS ET DÉCRETS, ETC.

PARIS. — IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 06576 5805